

Transport og kortsiktig salg av gass i Nederland

- nettoperatorens tilrettelegging

Kandidatnummer:[skriv inn kandidatnummer]

Veileder: Sondre Dyrland

Semester: Høst 2006

Antall ord: 35 639

Dato: 9. november 2006

Innholdsfortegnelse

TRANSPORT OG KORTSIKTIG SALG AV GASS I NEDERLAND

- NETTOOPERATØRENS TILRETTELEGGING

INNHALDSFORTEGNELSE	II
---------------------------	----

DEL I INNLEDNING OG OVERSIKT OVER DET NEDERLANDSKE GASSMARKEDET OG GASSTRANSPORTSYSTEMET

1	INNLEDNING	2
1.1	Avhandlingens tema og formål.....	2
1.2	Det nederlandske gasssystemet	4
1.2.1	Gassmarkedet	4
1.2.2	Gasstransportsystemet	6
1.2.3	Gassalgssystemet – Title Transfer Facility.....	8
1.2.4	Gassoperatøren	9
1.3	Kilder	10
1.3.1	Generelt	10
1.3.2	Den nederlandske gassloven og gassforskriften.....	11
1.3.3	Transportavtalen	11
1.3.4	Gassalgsavtalen	13
1.4	Aktører og begrepsbruk.....	13
1.5	Den videre fremstilling og avgrensning.....	15

DEL II HOVEDTREKK VED ORGANISERINGEN AV DET NEDERLANDSKE GASSTRANSPORTSYSTEMET

2	INNLEDNING	18
3	TRANSPORTTJENESTEN – ENTRY-EXIT SYSTEM	20
4	TILGANG TIL TRANSPORTTJENESTEN	22
4.1	Generelt.....	22
4.2	Skiperlisens.....	22
4.3	Kapasitet for levering og avtak i gasstransportsystemet	26
4.3.1	Generelt	26
4.3.2	Erverv og omsetning av transportkapasitet	26

4.3.3	Kapasitetsrettighetenes nærmere innhold.....	28
4.3.4	Andre transportrelaterte tjenester.....	31
4.3.5	Kort om tariffreguleringen.....	32
4.4	Melding til operatøren om gasstransport – nominasjonsprosedyre.....	35
4.4.1	Generelt.....	35
4.4.2	Nominasjon til operatøren om ønsket transport av gass.....	35
4.4.3	Operatørens matching og bekreftelse av skipers melding.....	38
4.5	Levering og avtak av gass - krav til gassens kvalitet	39
5	BALANSE I TRANSPORTSYSTEMET.....	42
5.1	Generelt.....	42
5.2	Fysisk balansering av transportsystemet.....	43
5.3	Balanse mellom entry- og exit-gass.....	45
5.4	Toleransegrenser som fleksibilitetstjeneste	46
5.4.1	Innledning	46
5.4.2	Toleranse for avvik i løpet av en eller flere gasstimer (« <i>hourly and cumulative tolerance</i> »)	46
5.4.3	Toleranse for avvik i løpet av en dag (« <i>daily margin</i> »).....	49
5.4.4	Utvidelse av toleransegrenser - Combiflex.....	49
5.4.5	Omsetning av toleransegrenser	51
5.5	Øvrige fleksibilitetstjenester	52
5.5.1	Innledning	52
5.5.2	Online balancing.....	52
5.5.3	APX som balanseringsverktøy.....	54
5.6	Følger av ubalanse mellom skipers entry- og exit-gass.....	55
5.6.1	Innledning	55
5.6.2	Avvik mellom entry- og exit-gass i løpet av en time	57
5.6.3	Avvik mellom samlet entry- og exit-gass i løpet av en dag.....	58
5.6.4	Avvik mellom daglig entry- og exit-gass.....	59
6	SVIKT I TRANSPORTTJENESTEN	61
6.1	Generelt.....	61
6.2	Manglende oppfyllelse av skipers nominasjon.....	61
6.3	Levering av gass på exit-punkt med feil kvalitet.....	65
6.4	Ansvarsbegrensninger.....	67
6.5	Force majeure som fritaksgrunn.....	69
6.5.1	Innledning	69
6.5.2	Force majeure-vilkårene	69
6.5.3	Force majeure-virkningene	72

DEL III KJØP OG SALG AV GASS - GASSALGSTJENESTEN TITLE TRANSFER FACILITY

7	INNLEDNING	76
8	TILGANG TIL GASSALGSTJENESTEN	79
8.1	Generelt.....	79
8.2	Tillatelse til bruk av TTF-systemet	79
8.3	Bilateralt gassalg på TTF	81
8.3.1	Gassalgskontrakten	81
8.3.2	Inngåelse av gassalgskontrakten	84
8.3.3	Oppfyllelse av gassalgskontrakten.....	84
8.3.3.1	Generelt.....	84
8.3.3.2	Nominasjon til operatøren om ønsket overføring av gass	86
8.3.3.3	Operatørens matching og bekreftelse av nominasjoner.....	87
8.3.3.4	Operatørens balanseringstjenester	89
8.4	Tariffbestemmelser for TTF	92
8.5	Gassalg gjennom børs.....	93
8.5.1	Kort om APX	93
8.5.2	Inngåelse av gassalgssavtaler gjennom APX	94
8.5.3	Oppfyllelse av gassalg gjennom APX	95
9	SVIKT I GASSALGSTJENESTEN	97
9.1	Generelt.....	97
9.2	Manglende oppfyllelse av brukers nominasjon	98
9.3	Svikt i balanseringstjenesten	98
9.4	Virkning for avtalen mellom kjøper og selger	99
10	AVSLUTNING	102
	KILDER.....	104
	FORKORTELSER.....	107

Del I Innledning og oversikt over det nederlandske gassmarkedet og gasstransportsystemet

1 Innledning

1.1 Avhandlingens tema og formål

Temaet for denne avhandlingen er nettoperatorens tilrettelegging for transport og kortsiktig salg av gass i det nederlandske gassnettverket. På bakgrunn av dette nettverkets oppbygging og organisering har den nederlandske nettoperatoren flere oppgaver og funksjoner utover de tradisjonelle operatørtjenestene. I avhandlingen tar jeg sikte på å belyse særlig to særtrekk ved organiseringen av det nederlandske gassnettverket og operatorens rolle i den sammenheng. Før det første vil jeg redegjøre for organiseringen av det fysiske gasstransportsystemet, det såkalte entry-exit systemet, hvor gasstransport er knyttet opp mot kapasitetsrettigheter. For det andre vil jeg redegjøre for organiseringen av gassalgssystemet, det såkalte Title Transfer Facility-systemet. Sistnevnte system tilrettelegger for at bruker ikke er forpliktet til å ha både kapasitetsrettigheter for inn- og uttak av fysisk gass i systemet.

Den viktigste energikilden for husholdninger og industribasert virksomhet i Nederland er gass som delvis produseres i Nederland (særlig fra Groningen-feltet) og delvis importeres fra utlandet.¹ Det foreligger på denne bakgrunn et omfattende gassrørledningsnettverk i Nederland, både nasjonalt og lokalt.² Det nasjonale nettverket eies av et heleid statlig selskap, N.V. Nederlandse Gasunie (Gasunie).³ Selve driften av gassnettverket er imidlertid satt bort til Gas

¹ Correljé s. 14 og 58 flg.

² I Nederland benyttes ikke betegnelsen oppstrøms og nedstrøms gassrørledningsnett ettersom innenlandsproduksjon i hovedsak er landbasert. Det nasjonale gassnettverket benevnes i stedet for høytrykksnettverket, mens det lokale (til sluttbrukere) omtales som lavtrykksnettverket ifølge Jan Klaver, Sales Manager Front Office, Gas Transport Services. Betegnelsene oppstrøms- og nedstrømsparter blir likevel benyttet, se TSC Appendix 5 punkt 2.1 og punkt 4.4 nedenfor. I avhandlingen bruker jeg i stor grad benevnelsen «gassnettverket» om det nasjonale gassnettverket. Det lokale gassnettverket går jeg ikke nærmere inn på, jf. avgrensningen mot salg til sluttbrukere i punkt 1.5 nedenfor.

³ Fra og med 1. januar 2005, se blant annet Roggenkamp s. 211 og <http://www.nvnederlandsegasunie.nl/en/board.htm>.

Transport Services B.V. (GTS), som fungerer som gassoperatør.⁴ GTS er et datterselskap av Gasunie.⁵

I Nederland omsettes gass først og fremst gjennom kortsiktige gassalgsavtaler mellom produsentene og leverandørene av gass til husholdninger og industrien. Gasstransaksjonene gjennomføres i praksis ved hjelp av et system i høytrykksnettverket, det såkalte Title Transfer Facility-systemet.⁶ I denne forbindelse spiller den nederlandske gassoperatøren en sentral og viktig rolle.

I avhandlingen skal jeg belyse det nederlandske gassnettverkets funksjon, med hovedvekt på gassoperatørens tilrettelegging for transport og omsetning av gass i Nederland. For å oppnå dette formålet er det etter mitt syn først nødvendig å redegjøre nærmere for hovedtrekkene ved organiseringen av selve gasstransportsystemet, jf. del II nedenfor. Deretter vil jeg behandle gjennomføringen av gasstransaksjonene i del III.

Relevansen av et slikt tema hviler, fra et norsk ståsted, på flere forhold: For det første utgjør kunnskap og viten om det nederlandske gassmarkedet og gasstransportsystemet et viktig utgangspunkt for en optimalisering av verdien av norskprodusert gass som blir eksportert til det europeiske kontinentet.⁷ Nederland representerer, sammen med blant annet Belgia og Tyskland, en inngangsport til de øvrige europeiske statene. I tillegg vil norske produsenter gjennom gassrørledningsforbindelsen mellom Storbritannia og Nederland (BBL-interconnector) kunne få tilgang til det britiske gassmarkedet utover dagens direkte eksport til Storbritannia.⁸

For det andre kan det nederlandske gassnettverkets oppbygging fungere som en inspirasjonskilde i forhold til transport og omsetning av gass på norsk sokkel. Et viktig trekk ved det nederlandske gassmarkedet er som nevnt at gassoperatøren deltar aktivt ved omsetningen av gass. Dette forekommer ikke i det norske oppstrøms gassrørledningsnett hvor Gassco har ansvaret for transport av gassen. I forbindelse med videre utbygging av den norske infrastrukturen for transport og salg av gass til Europa, er det grunn til å tro at

⁴ Den nederlandske gasslov av 22. juni 2000 artikkel 2 første avsnitt gir eieren av gassnettverket, dvs. Gasunie, rett til å utnevne en gassoperatør. GTS som selskap ble opprettet 2. juli 2004, jf. <http://www.gastransportservices.com/>.

⁵ Forholdet mellom disse selskapene er omtalt nærmere i punkt 1.2.3 nedenfor.

⁶ Mer om dette systemet i punkt 1.2.3 og del III nedenfor. Noe salg skjer direkte til sluttbrukere, men dette avgrenser jeg mot, jf. punkt 1.5 nedenfor.

⁷ I 2005 ble ca. 67 mrd. Sm³ (standard kubikkmeter) eksportert til det europeiske kontinentet, jf. *Fakta* s. 44.

⁸ BBL-forbindelsen som er planlagt operativ fra 1. desember 2006 vil ha en transportkapasitet på 16 mrd. m³ per år, se <http://www.bblcompany.com/>.

det kan bli økt fokus på gassoperatørens rolle i forbindelse med gjennomføring av gassalg. Ved større bruk av kortsiktige gassalgskontrakter aktualiseres synspunktet ytterligere.

Videre er det mye som taler for at Stortinget innen overskuelig fremtid vil vedta en utbygging av et nasjonalt nedstrøms gassrørledningsnett.⁹ I den forbindelse vil det være av interesse å ha kunnskap om hvordan de europeiske gassmarkedene er organisert og hva slags rolle gassoperatøren har.¹⁰

1.2 Det nederlandske gassystemet

1.2.1 Gassmarkedet

Før jeg behandler nærmere organiseringen av det nederlandske gasstransport- og gassalgssystemet, kan det være hensiktsmessig å undersøke hvordan gassmarkedet i Nederland har utviklet seg. Det første gassfunnet ble gjort i byen Coevorden i 1948. I 1959 oppdaget videre Shell og nåværende Exxon, under navnet Nederlandse Aardolie Maatschappij B.V. (NAM), et stort gassfelt i Groningen.¹¹ Da de nederlandske myndighetene innså at dette feltet inneholdt enorme mengder gass (estimert til 1900 mrd. m³ i 1967), ble regimet for produksjon, transport og levering av naturlig gass endret i Nederland.¹²

Bakgrunnen for endringen var en tanke om at de nasjonale gassreservene skulle komme hele det nederlandske samfunnet til gode. Endringen skulle også muliggjøre en sikker og vedvarende gasslevering fra nederlandske gassfelt.¹³ Dette nye regimet ble kalt «Gasgebouw», dvs. «gassoppbygging», og innebar for det første at det ble opprettet et interessentselskap, *Maatschap* for å ivareta den nederlandske statens interesser. NAM og den nederlandske stat var aksjeeiere i selskapet med en aksjefordeling på henholdsvis 60 % og 40 %.

⁹ Stortinget har uttalt at det «er ... bred politisk enighet om å satse på å øke den innenlandske bruken av gass. Det innebærer at det må bygges opp en infrastruktur for transmisjon, distribusjon, forsyning og lagring av gass. Vi kan da få en ny ledningsbunden infrastruktur for energitransport i tillegg til elektrisitetsnettet og til dels fjernvarmenettet», se St.mld. nr. 9 (2002-2003) punkt 9.1.

¹⁰ Det nederlandske Title Transfer Facility-systemet og det britiske National Balancing Point er de to gassnettorganiseringene som særlig legger forholdene til rette for kortsiktige gassalg. Se *Hegna* s. 98 flg. om det britiske gassalgssystemet.

¹¹ Nærmere bestemt i byen Slochteren i Groningen-provinsen, nordøst i Nederland, se *Correljé* s. 26. Feltet ble også i begynnelsen kalt Slochteren-gassfeltet.

¹² Jf. *Neef* s. 245. Dette nye regimet ble utformet av Finansminister de Pous i 1962 i den såkalte *Nota de Pous*, se Ministerie van Economische Zaken (MEZ – 1962) *Nota inzake het aardgas (Kammerstukken II, 1961-1962, nr. 6767)*.

¹³ Jf. *Neef* s. 245.

Selskapets fremste oppgave var å koordinere produksjonen og salget av gass. På denne måten fikk den nederlandske stat en mulighet til å påvirke produksjonen fra Groningen-feltet slik at det nederlandske samfunnets energibehov ble tilfredsstilt.

Videre var NAM, gjennom sin konsesjon til gassutvinning på det nederlandske territorium, pålagt å selge all gass fra Groningen-feltet til Gasunie. Selskapet Gasunie ble opprettet i 1963 som et aksjeselskap hvor den nederlandske stat var hovedaksjonær.¹⁴ Selskapene NAM, Gasunie og Maatschap ble på denne bakgrunn pilarene i det nevnte «Gasgebouw»-regimet, slik at både hensynene til offentlige og kommersielle interesser skulle bli ivaretatt ved utnyttelsen av Groningen-feltet.

Groningen-feltet inneholder i all hovedsak gass med lav brennverdi («low calorific gas» eller L-gass).¹⁵ Dette er forholdsvis spesielt, ettersom de fleste andre felt (i Europa) inneholder det motsatte, nemlig gass med høy brennverdi («high calorific gas» eller H-gass). I Nederland brukes H-gass av større forbrukere, storindustrien m.v., mens L-gass benyttes av vanlige husholdninger og mindre bedrifter.¹⁶ Det nederlandske gassnettverket består derfor av forskjellige og parallelle rørledningssett, ett for H-gass og ett for L-gass.¹⁷

I dag er nesten halve Groningen-feltet utvunnet.¹⁸ Den nederlandske stat står således overfor et fremtidig gassbehov, særlig av L-gass, som synes å måtte bli dekket gjennom import. Dette kan enten gjøres gjennom import av ren L-gass eller av H-gass som konverteres til L-gass ved hjelp av den kvalitetskonversjon som gassoperatøren tilbyr til brukerne av systemet.¹⁹

¹⁴ Staten hadde 40 % av aksjene, Maatschap 10 %, mens Shell og Exxon hadde 25 % av aksjene hver, se *Neef* s. 246. Gasunie ble således gitt en nøkkelrolle i kjøps-, transport- og salgsprosessen.

¹⁵ Gassens brennverdi vil si hvilken varme gassen avgir under visse forutsetninger, se *Brautaset* s. 168-169.

¹⁶ Se *Neef* s. 246. Groningen-feltet er av vital betydning for store deler av det nederlandske samfunnet. Feltet står for nesten 50% av den totale nederlandske gassproduksjonen, se *Oil and Gas in the Netherlands – Exploration and Production 2002*, Ministry of Economic Affairs, The Hague, May 2003, side 67.

¹⁷ Se informasjonsbrosjyre fra GTS av 17. januar 2005, «Open Season», for en oversikt over systemet. Denne er tilgjengelig på <http://www.gastransportservices.com/>. Disse systemene fungerer parallelt og er tilkoblet hverandre ved hjelp av 9 «blending stations» og tre «nitrogen injection plants». Slike stasjoner sikrer en omforming fra H-gass til L-gass, men ikke den motsatte veien.

¹⁸ *Van Beuge* s. 353. Artikkelen ble publisert januar 2004.

¹⁹ Mer om kvalitetskonversjon i punkt 4.5 nedenfor.

1.2.2 Gasstransportsystemet

Organiseringen av det nederlandske gasstransportsystemet, både administrativt og i praksis, må sees i lys av EUs sekundærlovgivning på området. Utviklingen innenfor den europeiske gassektoren, både når det gjelder den økte etterspørselen og de strengere kravene til leveringssikkerhet, har synliggjort Europas behov for et velfungerende gassmarked. På denne bakgrunn har EU i stadig større grad rettet oppmerksomheten mot de ulike europeiske gassmarkedene og vedtatt en rekke gassrelaterte direktiver.

I 1998 vedtok EU det såkalte gassmarkedsdirektiv I.²⁰ I hovedsak pålegger direktivet medlemsstatene om å åpne for konkurranse i de nasjonale gassmarkedene. Dette er kommet til uttrykk i direktivets krav om at statene innfører en ordning med tredjepartsadgang til gassrørledninger og annen infrastruktur.²¹ Dette kravet innebærer blant annet at det må opprettes et rørledningsselskap med plikt til å transportere gass for andre.²² EUs arbeid med å effektivisere og åpne gassmarkedene i Europa har videre blitt intensivert gjennom EUs vedtakelse av gassmarkedsdirektiv II.²³ Dette erstatter gassmarkedsdirektiv I og fristen for å gjennomføre direktivet i den nasjonale lovgivningen til medlemsstatene i EU var 1. juli 2004.²⁴

I den forbindelse kan nevnes at direktivene er blitt implementert på forskjellig vis i de europeiske landene og at det kunne ha vært hensiktsmessig med et overordnet organ som sørger for parallelle og samsvarende reguleringer. Jeg går ikke nærmere inn på dette i avhandlingen.

Direktivenes innvirkning på den administrative delen av det nederlandske transportsystemet, er særlig kommet til uttrykk i de selskapsrettslige endringene som ble gjennomført i Gasunie i 2005. Selskapets monopolsituasjon som hovedansvarlig for transport av gass i Nederland, samt retten å kjøpe all gass fra Groningen-feltet, var ikke forenelig med direktivets innhold.

²⁰ «Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/30/EF af 22. juni 1998 om fælles regler for det indre marked for naturgass».

²¹ Jf. direktivets artikkel 14 flg.

²² Se *Moen/Dyrland* s.15

²³ «Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/55/EF af 26. juni 2003 om fælles regler for det indre marked for naturgas og om ophævelse af direktiv 98/30/EF».

²⁴ Se Ot.prp. nr. 57 (2005-2006) s. 1.

Dette er tradisjonelt sett ingen uvanlig situasjon for de europeiske gassmarkedene: Transportselskapene er gjennomgående store selskaper, som tyske Ruhrgas og franske Gaz de France, med en monopolistisk eller dominerende stilling på sitt nasjonale marked.²⁵

Som ledd i gjennomføringen av gassmarkedsdirektiv I ble det i 2002 startet forhandlinger mellom aksjeeierne i Gasunie. Det var særlig Gasunies stilling som transportselskap som var gjenstand for forhandlingene. Resultatet ble en deling av Gasunie, slik at den nederlandske stat for det første tok over all transportrelatert virksomhet under navnet N.V. Nederlandse Gasunie.²⁶ For det andre skulle Shell og Exxon, sammen med staten, forestå den kommersielle handelsvirksomheten under navnet Gasunie Trade & Supply.²⁷ Delingen fant sted 1. juli 2005.

Direktivens betydning for den fysiske delen av det nederlandske gasstransportsystemet, er kommet til uttrykk gjennom innføringen av *entry-exit* systemet, herunder gassalgssystemet Title Transfer Facility, i januar 2003. Systemene ble innført etter pålegg fra det nederlandske energitilsynet.²⁸ Endringen har blitt omtalt som starten på det fullt ut liberaliserte gassmarkedet i Nederland. Frem til dette tidspunktet ble gass transport mellom fysiske entry- og exit-punkt. All gass som en bruker satte inn i systemet måtte også bli tatt ut systemet av denne brukeren.

Nå er imidlertid systemet ordnet slik at inn- og uttak av gass er betinget av kapasitetsrettigheter på de ulike entry- og exit-punktene. Det er ikke nødvendig å ha kapasitetsrettigheter på begge typer punkter. En aktørs levering av gass på et entry-punkt er med andre ord ikke betinget av at aktøren avtar gassen på et exit-punkt. Så lenge gassen blir solgt mens den er i nettverket, gjennom Title Transfer Facility-systemet, er ikke aktøren forpliktet til å avta gassen. Det nederlandske gassnettverket bygger således på et balanseregime, hvor aktørens nettoposisjon i nettet er avgjørende. Nettoposisjonen bestemmes ut fra aktørens fysiske entry- og exit-nominasjoner og aktørens kjøp og salg av

²⁵ Brautaset s. 50. Gassmarkedene kan således sies å være vertikalt integrert.

²⁶ Selskapet for selve gasstransporten, GTS, ble skilt ut som et datterselskap av Gasunie, jf. punkt 1.1 foran.

²⁷ Med den samme aksjefordelingen, se pressemelding fra Gasunie av 1. juli 2005, tilgjengelig på <http://www.nvnederlandsegasunie.nl/en/index.htm>.

²⁸ Dienst Toezicht energie (DTe). DTe er gitt rett til å fremsette slike instruksjoner etter den nederlandske loven som implementerer EU-direktiv 2003/54 (elektrisitet) og direktiv 2003/55 (gass). Den engelske betegnelsen på loven er Implementation and Intervention Act og trådte i kraft 14. juli 2004, jf. Janssen s. 9.

gass på TTF.²⁹ Entry-exit systemet er nærmere omtalt i del II, se særlig punkt 3 og 4 nedenfor. Gassalgssystemet gjennomgås i korte trekk i punkt 1.2.3 nedenfor, samtidig som jeg vil komme tilbake til dette systemet i del III.

1.2.3 Gassalgssystemet – Title Transfer Facility

Gassalg på kortsiktig basis skjer gjennom et system som kalles for Title Transfer Facility (TTF).³⁰ Dette er en virtuell markedsplass hvis eksistens bygger på entry-exit systemet. Gass er ikke begrenset til levering fra a-å, slik at de fysiske inntak ikke er betinget av fysiske uttak på et exit-punkt.³¹

Den gassen som befinner seg i systemet kan derfor enkelt og hurtig bli overført mellom kjøper og selger uten at aktørene må forholde seg til fysisk bestemte volumer. TTF-systemet er en av de nyeste utviklede gassmarkedsplassene i Europa og har fra dens opprettelse i 2003 vist seg å bli et viktig handelspunkt for gassmarkedene i Nordvest-Europa.³²

Ved omsetning av gass i systemet vil TTF konkret fungere som et virtuelt entry-punkt for gassporteføljen til kjøper og omvendt et virtuelt exit-punkt for gassporteføljen til selger.³³ Så lenge en aktør kjøper og selger like mye gass på TTF, vil dette virtuelle bildet opprettholdes.³⁴ Aktøren har i så fall en nettobalanse på TTF lik null, dvs. innenfor de aksepterte toleransegrenser, slik at ingen fysiske gassvolumer må leveres eller avtas. Dersom en aktør ikke er i balanse på TTF, kan han forhindre ubalanse ved at gass fysisk tas ut eller settes inn i systemet. Dette gjelder også omvendt, slik at ubalanse i det fysiske

²⁹ Kjøp og salg på TTF kan slikt sett sees på som virtuelle entry- og exit-nominasjoner, se punktet nedenfor. Som vi skal se i punkt 1.4 er balansering i form av fysiske nominasjoner og virtuelle nominasjoner bare aktuelt for skipere.

³⁰ Kortsiktig gassalg vil være salg av gass på times-, dags-, ukes-, måneds- eller årsbasis. Mitt inntrykk er at salg på årsbasis anses som kortsiktig så lenge varigheten ikke er lenger enn 2 år, se blant annet http://www.eia.doe.gov/glossary/glossary_s.htm.

³¹ Tidligere måtte de aktørene som ville omsette gass i systemet kjøpe exit- og entry-kapasitet på det samme punktet for først å ta gassen og deretter sette den inn igjen. Siden ikke alle exit-punkter i systemet også hadde entry-punkt var det av og til umulig å videreselge levert gass, se *Neef* s. 249.

³² Jf. blant annet <http://www.apxgroup.com/index.php?id=64> og *Petroleum Economist*, London, oktober 2005, side 20. Dette vil etter all sannsynlighet også forsterkes når rørledningen mellom Nederland og Storbritannia (BBL) blir operativ. I en rapport fra European Utilities av 28. august 2006 er det også uttalt at Nederland vil bli det mest likvide markedet på det europeiske kontinentet, se sammendrag av rapporten på <http://bharatbook.com/bookdetail.asp?bookid=2912&publisher=>.

³³ En brukers totale gassportefølje vil slikt sett omfatte virtuelle gassalg og fysisk levering og avtak av gass.

³⁴ Det er da heller ikke nødvendig å kjøpe kapasitet på entry- eller exit-punkter med sikte på transport. Se ellers punkt 5 nedenfor om slike kapasitetsrettigheter.

systemet kan rettes opp ved kjøp på TTF. Det er slikt sett flere variabler som hensyntas ved beregningen av den totale nettobalansen. Det er særlig i denne relasjonen samspillet mellom den fysiske og virtuelle delen av det nederlandske gassnettverket blir fremhevet.³⁵

GTS deltar aktivt ved opprettholdelsen av balansen i gassnettverket. Disse balanseringstjenestene innebærer blant annet at en kjøper på TTF ikke er avhengig av at selger har nominert et volum i henhold til gassalgsavtalen for at kjøper fysisk kan avta gassen. Den ubalansen som oppstår i et slikt tilfelle rettes opp av GTS, og kostnadene må i avtaleforholdet mellom partene dekkes av selger.³⁶ En nærmere gjennomgang av gassalgsavtalenes inngåelse og oppfyllelse, samt GTS' tilretteleggende funksjon i denne sammenheng, gjennomgås i punkt 8.3 nedenfor.

1.2.4 Gassoperatøren

Gasunies datterselskap GTS utfører de transportrelaterte oppgavene Gasunie ble gitt ved endringen i juli 2005. GTS ble utnevnt i henhold til den nederlandske gassloven, jf. punkt 1.2.1 foran, som også fastsetter reglene som GTS må følge i forbindelse med utføringen av sine oppgaver som transportselskap.³⁷

I tillegg er forholdet mellom Gasunie (som eier av gassrørledningsnettet) og GTS regulert ved en privatrettslig avtale, slik at GTS' virksomhet har både et offentligrettslig og privatrettslig fundament. Dette innebærer at kravene som GTS stiller overfor brukerne av transportsystemet gjennom transportavtalen fremstår som offentligrettslige regler (forskrifter). I hvilken grad transportavtalens vilkår må anses som forskrifter etter nederlandsk rett er imidlertid av mindre betydning i denne sammenheng. Det er tilstrekkelig i denne forbindelse å legge til grunn at transportavtalen fremstår som en operasjonalisering av det offentligrettslige regelverk.³⁸

I gjennomgangen av transportavtalen vil jeg redegjøre nærmere for hvilke tjenester som GTS tilbyr på bakgrunn av det offentligrettslige regelverket, se

³⁵ I tillegg kan kjøp og salg av gass skje gjennom en børs, APX Gas NL B.V. Dette kan også sees på som et balanseringsverktøy, noe jeg kommer tilbake til i punkt 5.5.3 nedenfor.

³⁶ I forholdet mellom kjøper og gassoperatøren, er dette kostnader som i første omgang må dekkes av kjøper, se punkt 8.3.3.4 nedenfor.

³⁷ Se for eksempel gassloven artikkel 13 (1) og (3) hvor DTe skal gi retningslinjer som skal sørge for effektiv transport, samt avgjøre om operatørens forslag til tariffbestemmelser skal gjelde.

³⁸ Sml. Hammers karakteristikkk av Statnetts og Nordpols standardvilkår i *Hammer* s. 14.

særlig punkt 5 flg. Her skal bare nevnes at GTS i henhold til den nederlandske gassloven har tre hovedoppgaver: GTS skal først og fremst sørge for sikker og effektiv transport av gass i systemet.³⁹ Videre skal GTS opprettholde balansen i systemet gjennom sine fleksibilitetstjenester.⁴⁰ Endelig skal selskapet informere potensielle brukere av systemet slik at disse har en effektiv tilgang til nettverket.⁴¹ Dette siste henger sammen med innføringen av regulert tredjepartsadgang fra 1. januar 2006.⁴²

1.3 Kilder

1.3.1 Generelt

Arbeidet med det nederlandske gassnettverket har til tider vært krevende, særlig som følge av lite tilgjengelige kilder. Mange av kildene finnes dessuten bare i nederlandske versjoner. Jeg har av den grunn langt på vei benyttet meg av gassoperatørens hjemmesider, samt de brev, brosjyrer, presentasjoner og rettledninger som gassoperatøren har sendt ut til brukerne av systemet.⁴³ Informasjonen på GTS' hjemmeside bygger i utgangspunktet på de gjeldende reglene om gasstransportsystemet, slik at mine henvisninger til hjemmesiden fremstår som en selvstendig kilde i flere sammenhenger.⁴⁴ I tillegg har jeg benyttet meg av informasjon fra andre relevante internettsteder, som for eksempel hjemmesidene til Gasunies og APX Gas NL B.V. (APX). Ellers har jeg innhentet bakgrunnsmateriale fra ulike personer i blant annet GTS, Gasunie, APX og norske gassprodusentselskaper. Jeg har imidlertid bare henvist til sistnevnte uttalelser i den grad det ikke foreligger andre og mer autorative kilder.

Utover dette er det særlig tre kilder jeg har brukt i stor grad, nemlig den nederlandske gassloven med forskrifter, transportavtalen til gassoperatøren og gassalgsavtalen. Jeg vil gjennomgå hovedtrekkene i disse kildene i det følgende.

³⁹ Jf. gassloven artikkel 10.

⁴⁰ Jf. gassloven artikkel 10a.

⁴¹ Jf. gassloven artikkel 10.

⁴² Jf. brev fra GTS av 14. oktober 2005. Dette er gjennomført i forskrifts form, se den nederlandske gassforskriften, «Gasvoorwaarden». De relevante bilagene til denne forskriften er tilgjengelig på <http://www.gastransportservices.com/gastransport/en/2006/termsconditions/gasconditions> (kun i nederlandsk versjon).

⁴³ Disse er tilgjengelig på GTS' hjemmesider, under <http://www.gastransportservices.com/gastransport/en/aboutgts/news/> og <http://www.gastransportservices.com/gastransport/en/2006/news/>.

⁴⁴ Se ellers GTS' «Disclaimer» på hjemmesiden.

1.3.2 Den nederlandske gassloven og gassforskriften

Den nederlandske gassloven ble vedtatt 22. juni 2002 og implementerer det første EU-gassdirektivet i nederlandsk rett.⁴⁵ Gassloven introduserte først og fremst nye reguleringer for transport og levering av gass. Som følge av vedtakelsen av det andre gassmarkedsdirektivet er det senere foretatt flere endringer i gassloven. De siste endringene trådte i kraft i juli 2006.⁴⁶ Den «nye» gassloven er en videreføring av prinsippene fra gassmarkedsdirektivene om et liberalt og konkurransedyktig marked. Særlig er lovfestingen av en nederlandsk gassbørs en viktig endring i denne sammenheng.⁴⁷

I tillegg til gassloven har det nederlandske energi- og konkurransetilsynet vedtatt en gassforskrift.⁴⁸ Forskriften ble ikke vedtatt før oktober 2006, men forskriftsforslaget ble inkorporert i den gjeldende transportavtalen.⁴⁹ Ettersom den vedtatte forskriften på visse områder skiller seg fra det inkorporerte forslaget vil en ny transportavtale gjelde fra januar 2007.⁵⁰ I forskriften er det blant annet gitt bestemmelser om tilgang til transportsystemet, kapasitetsrettigheter og fleksibilitetstjenester. Jeg kommer tilbake til noe av innholdet i forskriften i punkt 4.2 nedenfor, hvor de økonomiske vilkårene for å få tilgang til transportsystemet behandles.

1.3.3 Transportavtalen

Transport av gass i det nederlandske gasstransportsystemet er nærmere regulert i en særskilt avtale, *Transmission Service Conditions*. Denne avtalen bygger som nevnt på et offentligrettslig regelverk og utgjør den viktigste kilden til denne avhandlingen. Avtalen inngås mellom bruker av systemet på den ene siden og GTS på den andre siden. Avtalen har vært gjenstand for flere endringer de siste årene. Den gjeldende avtalen benevnes som Transmission

⁴⁵ «Wet van 22 juni 2000, houdende regels omtrent het transport en de levering en gas (Gaswet)» i Staatsblad 2000, 305. Tilgjengelig i nederlandsk versjon på <http://www.overheid.nl/op/index.html>. Denne er betegnet som gassloven i det følgende.

⁴⁶ Denne avhandlingen bygger på disse siste endringene. Jeg har ikke sett dens publiserte versjon i Staatsblad, men likevel tatt utgangspunkt i teksten som er tilgjengelig på <http://www.overheid.nl/op/index.html>.

⁴⁷ Se punkt 5.5.3 og 8.5 nedenfor

⁴⁸ DTe og Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa), se gassloven artikkel 12f. Gassforskriften er ikke tilgjengelig i engelsk versjon. Det planlegges imidlertid en oversettelse når forskriften og bilagene herav er helt ferdigstilt, se <http://www.gastransportservices.com/gastransport/en/2006/gastransportservices/faq>.

⁴⁹ Med virkning fra januar 2006.

⁵⁰ TSC 2007-1. Min avhandling bygger imidlertid på TSC 2006-1, se nærmere i punkt 1.3.3 nedenfor.

Service Conditions 2006-1. For enkelthetens skyld vil forkortelsen *TSC* eller transportavtalen bli benyttet i forhold til denne avtalen, mens tidligere (og nyere) avtaler spesifiseres med årstall og nummer.

Som nevnt foran ble forslaget til den nederlandske gassforskriften lagt til grunn ved utarbeidelsen av den eksisterende transportavtalen.⁵¹ Både forskriften og transportavtalen må leses i sammenheng når man skal danne seg et fullstendig bilde av de relevante reglene for det nederlandske transportsystemet.⁵² Dette vil henvisningene i fremstillingen også bære preg av.⁵³

Et sentralt spørsmål i den videre fremstillingen er operatørens rett til å endre transportavtalen og dens vedlegg. Spørsmålet må nyanseres på bakgrunn av hvilke forhold det er tale om som nødvendiggjør endring og hvilke deler av transportavtalen det er snakk om å endre.

GTS har rett til å endre transportavtalen dersom muligheten til å transportere gass i nettverket blir begrenset, hvis endringen vil forsterke integriteten i nettet eller at en endring medfører at avtalen tilfredsstiller forslag til nye regler i gassforskriften.⁵⁴ Eventuelle endringer i tråd med dette får virkning fra publisering av endringen på GTS' hjemmesider. Når gjelder GTS' rett til å tilpasse avtalen til gassforskriften, kreves det imidlertid at brukerne gis anledning til å uttale seg.⁵⁵

Endring av *vedleggene* kan skje dersom GTS etter en vurdering finner det rimelig ut fra driftsmessige hensyn eller for å presisere eller klargjøre ordlyden i avtalen.⁵⁶

Vilkårene for å endre transportavtalen og vedleggene til denne fremstår gunstige sett fra brukernes side, men det kan ikke utelukkes at brukerne og GTS har ulikt syn på hvorledes gasstransporten skal gjennomføres på best mulig måte. Sett på den bakgrunn kan det nok reises spørsmål om vilkårene burde ha vært supplert med et krav om at bruker av systemet skal kunne uttale

⁵¹ Den vedtatte gassforskriften er innlemmet i TSC 2007-1.

⁵² Jf. brev fra GTS til skipere av 14. oktober 2005.

⁵³ Se særlig under punkt 4.2 nedenfor.

⁵⁴ TSC 6.D.6.

⁵⁵ Se som eksempel brev fra GTS til skipere av 14. oktober 2005, hvor skipere ble konsultert angående nåværende transportavtale som var en endring av TSC 2005-2 som følge av forslaget til den nåværende gassforskriften. Aktørene skiper og trader blir forklart nærmere i punkt 1.4 nedenfor.

⁵⁶ TSC 6.D.5.

seg utover de endringer som foretas som følge av forslag til nye gassforskriftsregler.⁵⁷

1.3.4 Gassalgsavtalen

Kjøp og salg av gass på kontinentet kan blant annet finne sted gjennom en avtale som er utarbeidet av «European Federation of Energy Traders» og som går under forkortelsen EFET-avtalen. Dette er en rammeavtale som kan brukes for alle de mulige gasshandelspunktene på det europeiske kontinentet. Rammeavtalen regulerer forholdet mellom kjøper og selger på et overordnet nivå, mens de enkelte salg av gass under denne rammeavtalen gjøres ved såkalte «dealsheets», hvor pris, volum, kvalitet og leveringstid blir nærmere avtalt.

Når det gjelder salg av gass i Nederland gjennom Title Transfer Facility-systemet, må EFET-avtalen også suppleres av et vedlegg til denne avtalen, nemlig «TTF Appendix to the EFET General Agreement».⁵⁸ En oversikt over innholdet i EFET-avtalen og TTF-vedlegget blir gitt i punkt 8.3.1 nedenfor. TTF-vedleggets bestemmelser om svikt i partenes oppfylleelsesplikter er særlig relevant i forhold til operatørens balanseringstjenester og blir gjennomgått i punkt 8.3.3.4.

1.4 Aktører og begrepsbruk

Brukerne av systemet kan være ulike aktører med forskjellige formål. Brukeren som transporterer gass gjennom nettverket, kalles for skiper. En skiper kan også selge og/eller kjøpe gass på TTF. Dette innebærer at skiper for eksempel først kan kjøpe et volum på TTF for så å avta dette som et fysisk volum og selge det videre til sluttbrukere. Skiper kan også først sette inn fysiske volumer og deretter selge dette volumet på TTF.⁵⁹

⁵⁷ I TSC 2007-1 er det ikke foretatt et skille mellom endring av transportavtalen og vedleggene til denne, se TSC 2007-1 punkt 6.D.5. Retten til å endre avtalen ut fra foreliggende forslag til nye regler i forskriften er imidlertid endret til et vilkår om at forslaget blir vedtatt, se TSC 2007-1 punkt 6.D.5 og brev fra GTS til skipere av 10. oktober 2006.

⁵⁸ Vilkåret om at TTF-vedlegget må brukes for transaksjoner gjennom TTF-systemet følger av TTF-vedlegget punkt 2.

⁵⁹ Dette følger forutsetningsvis av TSC Appendix 5 punkt 3.

Videre er også en trader bruker av systemet. Tradere har imidlertid ikke noe med transport av gass å gjøre, og opererer således kun på TTF.⁶⁰ Dette må sees i sammenheng med muligheten for å gjennomføre gasstransaksjoner ved ren finansiell handel, dvs. hvor nettobalansen på TTF-systemet er lik null.⁶¹ Ettersom en trader kun opererer i forhold til kjøp og salg av gass, er det ikke nødvendig for disse å kontrahere entry- eller exit-kapasitet. De spekulerer kun i gassprisenes opp- og nedgang for så å selge det videre til en skiper som tar gassen ut av systemet. Kjøp og salg mellom tradere forekommer naturligvis også. Slikt sett kan en viss mengde gass skifte eier opp til flere ganger før den kommer ut av systemet.

Lokale distribusjonsselskaper og transportselskaper for de lokale gassrørledningene i Nederland, er også knyttet opp mot det nasjonale gassnettverket som GTS opererer. Disse aktørene har jeg imidlertid avgrenset mot i denne avhandlingen.⁶²

Til slutt bør nevnes sluttbrukere med kapasitetsrettigheter på et exit-punkt, omtalt i transportavtalen som «end users with exit capacity» eller «ewex».⁶³ En slik aktør er en nedstrømspart som kun benytter systemets exit-punkt. En «ewex» transporterer imidlertid ikke gassen selv: Etter å ha booket exit-kapasitet må denne rettigheten overføres til en skiper. Overføringen skjer enten gjennom «transfer of capacity rights» eller «transfer of usage rights».⁶⁴ Disse brukerne er ikke viet mye plass i transportavtalens bestemmelser tilknyttet transport eller kjøp og salg av gass, og omtales ikke nærmere i denne fremstillingen.⁶⁵

I avhandlingen benytter jeg meg av flere begrep som det kan være hensiktsmessig å si noe om. Fremstillingen bygger stort sett på utenlandske kilder, særlig engelske og nederlandske tekster. I denne forbindelse har jeg foretatt flere oversettelser av ord og uttrykk, mens jeg andre steder har brukt den utenlandske formuleringen. Jeg vil her gi en kort oversikt over den terminologi som brukes hyppigst i avhandlingen.

⁶⁰ Se TSC 1.3 og TSC Appendix 3 flg. Kravene som stilles til en trader i denne sammenheng, redegjøres for under punkt 8.2 nedenfor.

⁶¹ Dvs. innenfor de akseptable toleransegrenser, se punkt 5 flg. nedenfor.

⁶² Se punkt 1.5 nedenfor.

⁶³ Jf. definisjonen i TSC 1.3.

⁶⁴ Jf. TSC 2.9. Se nærmere om slike overføringer i punkt 4.3.4 nedenfor.

⁶⁵ I punkt 6.3 nedenfor kommer jeg imidlertid inn på slike subjekter, i forhold til levering av gass med avvikende kvalitet på exit-punkter.

Den nederlandske transportselskapet GTS vil i all hovedsak bli benevnt som gassoperatør eller nettoperatør. Når det gjelder benevnelsene skiper og trader viser jeg til avsnittet ovenfor.

De ulike punktene som eksisterer i det nederlandske gasstransportsystemet, kaller jeg for entry- og exit-punkt(er) eller inn- og uttakspunkter. Gass settes henholdsvis inn eller tas ut av disse punktene. Dette benevner jeg som inn- og uttak eller levering og avtak. I denne sammenheng bør det også nevnes at kjøp og salg på TTF også kan anses å skje gjennom entry- og exit-punkter. Disse må imidlertid sees på som virtuelle punkter, og jeg benevner disse som slike.

Nominasjoner er skipers eller traders melding til operatøren om gasstransport eller gassoverføring. Matching brukes om operatørens undersøkelse av om partenes fremsatte nominasjoner (entry- og exit-nominasjoner, enten fysiske eller virtuelle) er korresponderende og således ingen risikofaktor for at systemet kommer i ubalanse.

Allokering benyttes om GTS' fordeling av gass til de respektive partene i gasstransportsystemet. Selve allokeringsprosessen går jeg imidlertid ikke nærmere inn på i fremstillingen.

1.5 Den videre fremstilling og avgrensning

Den videre fremstilling omfatter GTS' tilrettelegging for transport og omsetning av gass i det nederlandske gassrørledningsnettet. Dette forutsetter en gjennomgang av regler om tillatelse til bruk av nettverket, kapasitetsrettigheter, nominasjonsprosedyrer for inn- og uttak av gass og krav til balanse i transportnettet. Dette gjøres hovedsaklig i del II i avhandlingen.⁶⁶ Omsetning av gass på TTF og GTS' rolle i denne sammenheng behandles i del III. I forlengelsen av dette er det også nødvendig å se på hvordan andre aktører, i samarbeid med den nederlandske operatøren, tilrettelegger for omsetning og likviditet i gassmarkedet. I februar 2005 ble det blant annet opprettet en egen gassbørs, operert av APX.⁶⁷ Inngåelse og oppfyllelse av gassalg på denne børsen gjennomgås kort i punkt 8.5.2 og 8.5.3 nedenfor.

Jeg behandler også kort de ulike kontraktsbruddsvirkningene ved svikt i GTS' tjenester. Dette gjelder både svikt ved transporttjenesten og svikt ved GTS' rolle som medhjelper ved gasstransaksjoner. Svikt ved transporttjenesten behandles i del II, mens svikt i GTS' rolle som medhjelper i TTF-systemet

⁶⁶ Tilgang til TTF gjennomgås i punkt 8.2 nedenfor.

⁶⁷ Se nærmere punkt 8.5.1 nedenfor.

behandles i del III. I sistnevnte del tar jeg også for meg hvilken virkning svikt i GTS' tjenester på TTF-systemet har for forholdet mellom kjøper og selger.⁶⁸

Det er flere avgrensninger som må gjøres for å holde søkelyset på avhandlingens tema. For det første må det avgrenses mot salg av gass til sluttbrukere, som for eksempel husholdninger og mindre industribasert virksomhet. Dette er salg som forutsetter lokale distribusjonsnettverk, noe denne oppgaven ikke vil gå nærmere inn på det. Det er bare salg av gass på grossist-nivå, gjennom TTF-systemet, som er temaet for avhandlingen. En direkte følge av denne avgrensningen er også at tilstøtende lokale nettverksoperatører utelates i den videre fremstillingen.⁶⁹ Avgrensningen mot sluttbrukere medfører også at operatørens ansvar for å levere gass til husholdninger under kalde perioder heller ikke blir drøftet nærmere.⁷⁰

For det andre avgrenses det mot langsiktige gassalgskontrakter. Det er det kortsiktige gassalget som skal gjennomgå, med fokus på det nederlandske TTF-systemet. På denne virtuelle markedsplassen handler aktørene gass på dag-, uke-, måned- og årsbasis.

For det tredje avgrenses det som nevnt mot fysisk uttak av gass og de allokeringsregler som gjelder for slike uttak.⁷¹ Selv om det skal redegjøres for transport i systemet, er det ikke nødvendig å gjennomgå de spesifikke regler som gjelder for selve uttaket. Partenes behov for rørledningskapasitet for å kunne sette inn eller avta volumer redegjøres det imidlertid kort for.⁷²

For det fjerde må det foretas enkelte avgrensninger i forhold til gjennomføringen av kortsiktige gassalgsavtaler. Blant annet avgrenses det mot pengeforpliktelsene som oppstår mellom partene ved en gasstransaksjon. Dette utgangspunktet må imidlertid modifiseres noe: Dersom for eksempel selger misligholder sine nominasjonsforpliktelser etter gassalgsavtalen, vil denne være ansvarlig for kjøpers balanseringskostnader (til gassoperatøren), noe som innebærer en ren finansiell forpliktelse. Disse kostnadene gjennomgås i avhandlingens punkt 8.3.3.4 nedenfor.

⁶⁸ Jf. punkt 9.4 nedenfor.

⁶⁹ Se ellers *Correljé* s. 54. Slike selskap blir likevel nevnt i forhold til mottak av gass med avvikende kvalitet på exit-punkter, se punkt 6.3 nedenfor

⁷⁰ Dette kalles «peak supply» og gjøres ved temperaturer under -9 °C, se <http://www.gastransportservices.com/gastransport/en/2006/gastransportservices/peaksupply>.

⁷¹ Om allokering, se TSC Appendix 6.

⁷² Punkt 4.3 nedenfor.

Del II Hovedtrekk ved organiseringen av det nederlandske gasstransportsystemet

2 Innledning

I denne delen av fremstillingen skal jeg forklare hvordan det nederlandske gasstransportsystemet er organisert. Først beskrives kortfattet hvordan gass faktisk blir fraktet gjennom systemet, se punkt 3. Det er operatøren som sørger for slik transport, og det kan derfor betegnes som en transporttjeneste. Som nevnt i punkt 1.2.2 foran er transport av gass betinget av kapasitetsrettigheter på de ulike fysiske entry- og exit-punkt.

Videre vil jeg se nærmere på hvilke regler som gjelder for tilgang til transportsystemet, jf. punkt 4. Dette dreier seg hovedsaklig om aksept av transportavtalen, krav til finansiell sikkerhet for bruk av transporttjenestene og oppfyllelse av visse tekniske vilkår.

De overordnede bestemmelser om kapasitet i transportsystemet gjennomgås i punkt 4.3. Bestilling av kapasitet er en grunnleggende forutsetning for transport av gass i systemet, og det er interessant å undersøke hvilken fremgangsmåte som må følges i denne sammenheng. Jeg vil her også gi en kort oversikt over den gjeldende tariffregulering for blant annet kapasitetsrettigheter, se punkt 4.3.5.

I punkt 4.4 redegjør jeg for nominasjonsprosedyren. Dette omhandler skipers melding til operatøren om hvilke gassvolumer som ønskes levert og avtatt i systemet, på entry- og exit-punkt. Nominasjonsprosessen gir slikt sett operatøren en oversikt over det totale omfanget av gassvolumer som skal fraktes gjennom systemet og samtidig en pekepinn på i hvilken grad det foreligger balanse mellom fysisk levering og avtak av gass.

En gjennomgang av kapasitetsbestemmelsene og nominasjonsprosedyren vil gi et innblikk i hvordan gass kan transporteres gjennom systemet. Dette gir imidlertid ikke svar på de spørsmål som oppstår når en skiper tar ut for lite eller for mye gass i forhold til det som er nominert. Inn- eller uttak av for lite eller for mye gass i forhold til hva som er bestilt, innebærer at det oppstår en ubalanse i systemet. De regler som gjelder i denne sammenheng blir behandlet under punkt 5. Under dette temaet gjennomgås også de ulike

fleksibilitetstjenester som eksisterer for brukerne av det nederlandske gassnettverket.⁷³

Avslutningsvis vil jeg ta for meg virkningene ved svikt i transporttjenesten, se punkt 6. Dette gjelder både mulig sanksjonering av GTS' brudd i transportforpliktelsene, samt de fritaksgrunner som gjelder ved slik svikt.

⁷³ Dette henger også sammen med temaet i punkt 8.3.3.4 nedenfor om gassoperatørens rolle ved svikt i partenes forpliktelser etter en gassalgsavtale.

3 Transporttjenesten – entry-exit system

Gasstransportsystemet i Nederland er regulert gjennom et såkalt entry-exit system. Dette er lagt opp slik at transport av gass gjennom systemet er knyttet opp mot kapasitetsrettigheter på de enkelte entry- og exit-punktene. Dersom en skiper kjøper kapasitet på et entry- og exit-punkt, kan vedkommende levere og avta gass til systemet under hensyntagen til omfanget av sine kapasitetsrettigheter og den gjeldende nominasjonsprosedyren. Dette er imidlertid ikke en nødvendighet. Som nevnt foran er ikke en skiper forpliktet til å sette inn og ta ut gass så lenge gassen blir solgt til en annen bruker i systemet. Slikt sett er ikke det nederlandske gasstransportsystemet betinget av transport fra a-å. Når dette er sagt kan det stilles spørsmålstegn ved om benevnelsen gasstransportsystem, i sin tradisjonelle forstand, er passende for entry-exit systemet. Det dreier seg jo ikke om avstandsbasert transport. Jeg problematiserer uansett ikke dette nærmere, og bruker benevnelsen gasstransportsystem og gassnettverk i det følgende.

For å kunne levere og avta gass i det nederlandske systemet må skiper kontrahere kapasitet på de ulike entry- og exit-punkt og deretter nominere til gassoperatøren om ønsket inn- og uttak.⁷⁴ Gassoperatøren sørger for at de nominerte gassvolumer blir levert og avtatt. Med andre ord vil GTS påta seg oppgaven med å stille gass tilgjengelig på et valgt exit-punkt, tilsvarende den samme mengden som skiperen har satt inn i systemet på et entry-punkt.⁷⁵

Det finnes ca. 60 entry-punkter og ca. 700 exit-punkter i det nederlandske gassnettverket.⁷⁶ Entry-exit systemet kan sees på som et slags rørknutepunkt eller ballong.⁷⁷ Poenget er at gassen er nettbundet og ikke knyttet opp mot transport i bestemte rørledninger fra mottaksterminaler til uttaksterminaler.

Skiper kan fritt velge kombinasjonene av entry- og exit-punkt, men må sørge for at det foreligger balanse mellom det volum av gass som settes inn og det

⁷⁴ Punkt 4.3 og 4.4 nedenfor.

⁷⁵ TSC 2.2.1. Se også punkt 4.4.2 nedenfor.

⁷⁶ Se informasjonsbrosjyre fra GTS av 17. januar 2005, «Open Season».

⁷⁷ Karakteristikken «nettbundet marked» må forbeholdes for omsetning på TTF-huben. Det norske oppstrøms gassrørledningsnett kalles for Black Box, jf. informasjon fra ansatte i Gassco.

volum som tas ut.⁷⁸ De kombinerte entry- og exit-kapasitetsavtalene som må inngås for å kunne sende gass mellom de respektive punktene kalles for porteføljer, og en skiper kan ha mer enn én gassportefølje.⁷⁹ Det bør også her nevnes at tariffene for de enkelte punktene varierer.⁸⁰

Ut fra det ovennevnte kan en skiper tilsynelatende sette inn og ta ut gass av systemet så lenge han har tilstrekkelig kapasitetsrettigheter, samt fremsatt entry- og exit-nominasjoner om ønsket inn- og uttak overfor operatøren. Det er imidlertid oppstilt forskjellige krav til gassens kvalitet på de ulike entry- og exit-punkt.⁸¹ En skiper kan ikke sette inn gass på et entry-punkt med en viss kvalitetsspesifikasjon og deretter ta den ut på et exit-punkt med en annen kvalitetsspesifikasjon. Det nederlandske transportsystemet kan derfor betegnes som et *begrenset* entry-exit system. Jeg kommer tilbake til de ulike kvalitetskrav som stilles, samt muligheten for å konvertere gasskvaliteten, i punkt 4.5 nedenfor.

⁷⁸ Det regimet som er etablert for slik balanse, redegjør jeg for under punkt 5 nedenfor.

⁷⁹ Hver portefølje blir gitt en spesifikk og unik kode (av GTS) som brukes som referanse for alle avtaler som inngås under de respektive porteføljene, jf. TSC Appendix 5 punkt 1.1 og 1.4. Se også gassforskriften artikkel 4.2.1.1.

⁸⁰ TSC Appendix 1a og 1b. Se også nærmere punkt 4.3.5 nedenfor.

⁸¹ Jf. TSC 4.D.

4 Tilgang til transporttjenesten

4.1 Generelt

Med tilgang til transporttjenesten menes de vilkår som må oppfylles for at en skiper kan levere og avta gass i det nederlandske gassystemet. Det dreier seg i første rekke om tillatelsen til å kunne opptre som skiper.⁸² Dette blir gitt gjennom en såkalt skiperlisens hvor GTS aksepterer vedkommende skiper som bruker av systemet, se punkt 4.2. Lisensen gir skiper rett til å kontrahere kapasitet og nominere gassvolumer som skal leveres og/eller avtas, se henholdsvis punkt 4.3 og 4.4.⁸³ Selve lisensen gir dermed ikke skiper noen rett til å levere eller avta gass. Med andre ord må det skilles mellom skiperstatus og kapasitetsrettigheter.

Videre forutsetter tilgang til transporttjenesten at skiper leverer gass med de riktige trykk- og kvalitetsspesifikasjonene. De ulike entry- og exit-punktene er som nevnt tilpasset forskjellige typer av gass, og for å kunne levere eller avta gass må skiper følge disse tilpasningene. Dette gjennomgås i punkt 4.5.

4.2 Skiperlisens

Skiperlisensen gir rett til å levere og avta gassvolumer i det nederlandske gassnettverket. Det opereres med to type lisenser, lisens LA og lisens LB. Kort sagt består forskjellen i muligheten til å kontrahere kapasitet på et exit punkt mellom det nasjonale gasstransportnettverket og et lokalt gasstransportnettverk. Jeg drøfter ikke innholdet av disse nærmere i fremstillingen.

Søknad om skiperlisens sendes til GTS.⁸⁴ Det er slikt sett GTS som sitter med kompetansen til å avgjøre hvem som skal få skiperlisens. Vilkårene for å

⁸² Trader operer som nevnt bare på TTF-huben. Disse utelates derfor i denne delen av fremstillingen. Tilgang til TTF (for trader og skiper) redegjøres imidlertid for i punkt 10.2 nedenfor.

⁸³ Det må for øvrig skilles mellom lisens LA og lisens LB, se punkt 4.2 nedenfor.

⁸⁴ Slike søknader kan lastes ned på <http://www.gastransportservices.com/gastransport/en/2006/applicationforms>. GTS publiserer en liste over hvilke skipere (og tradere) som har en gyldig lisens på hjemmesiden til GTS, jf. TSC 3.7.

utstede skiperlisens følger imidlertid av lovgivningen og forskriftsverket. Gassoperatøren må følge det offentligrettslige regelverket i tildelingen av lisensene, men kompetansen til å implementere regelverket ligger hos GTS.⁸⁵

Det er flere vilkår som må være oppfylt for at søknad om skiperlisens blir innvilget.

For det første må transportavtalen aksepteres. Avtaletidens lengde er på minimum 12 måneder eller flere 12 måneders perioder.⁸⁶ Det innebærer at det ikke er mulig å inngå en transportavtale med GTS på månedsbasis, men kun årsbasis. De underliggende avtalene som må inngås, som for eksempel kapasitetsavtalene, kan imidlertid inngås for kortere perioder. Transportavtalen er derfor en slags rammeavtale som prekvalifiserer skiperne for de aktuelle tjenestene operatøren yter i forbindelse med gasstransport.⁸⁷ Aksept av transportavtalen kan derfor sees på som en formalitet som legger til rette for skipers bestilling av kapasitet og utnyttelse av dette gjennom nominasjonsprosessen.

For det andre stilles det visse solvenskrav til søkeren. Disse fremgår ikke klart av TSC.⁸⁸ Som nevnt foran må imidlertid transportavtalen leses i sammenheng med den nederlandske gassforskriften som er gjeldende for alle aktørene i systemet. I forskriftens bilag 4 er transportbetingelsene inntatt, under navnet «Transportvoorwaarden Gas-LNB». De økonomiske vilkårene følger av bilag 1 til disse betingelsene, med tittelen «Kredietwaardigheidseisen».⁸⁹ De henspeiler seg hovedsaklig på krav til finansiell sikkerhet for bruk av tjenestene i gassnettverket.

Vilkårene varierer alt etter hvordan de respektive skiperne blir kredittrangert. Det tas her utgangspunkt i kredittrangeringer fra Moody's eller Standard & Poors.⁹⁰ Til hver kredittrangering hører en risiko-kategori, delt opp i «low», «medium» og «high». Kategorien «low» antyder at det relevante selskapet har god og stabil økonomi og utgjør en liten risiko i forhold til betalingsforpliktelser. Skiper i kategorien «low» eller «medium» trenger ingen finansiell sikkerhet, og skiper blir gitt en kreditt tilsvarende henholdsvis 6 % og

⁸⁵ Se punkt 1.2.4 foran.

⁸⁶ TSC 2.1.1.

⁸⁷ Herunder tildeling av kapasitetsrettigheter m.v., se punkt 4.3. nedenfor.

⁸⁸ I den tidligere transportavtalen var dette fastslått i et eget vedlegg, se TSC 2005-2 Exhibit I. Økonomiske vilkår tilknyttet tilgang til TTF-systemet er for så vidt inntatt i transportavtalen, se TSC 3 flg. og punkt 8.2 nedenfor.

⁸⁹ Direkte oversatt til norsk, «solventverdighet».

⁹⁰ Kredietwaardigheidseisen punkt B1.2.

3 % av skiper-selskapets formue.⁹¹ Unntak gjelder dersom kostnaden for de bestilte tjenestene overstiger kredittgrensen. Da kan operatøren kreve finansiell sikkerhet for de overskytende kostnadene.⁹²

Dersom skiper blir rangert som et selskap med ustabil økonomi (høy risiko), gis det ingen kreditt. Det kreves da finansiell sikkerhet for alle de kostnadsbelagte tjenestene som skal benyttes og kredittgrensen blir lik den finansielle sikkerheten som skiper har fremskaffet.⁹³

For det tredje må skiper oppfylle kravene til elektronisk utveksling av meldinger som er en forutsetning for nominasjonsprosessen.⁹⁴ Alle dokumenter, beskjeder og andre meldinger skal kunne utveksles mellom skiper og GTS gjennom et nærmere definert datakommunikasjonssystem.⁹⁵

Dette kommunikasjonssystemet er utarbeidet av Edig@s Workgroup. Edig@s er en omfattende «standardprotokoll» for elektronisk utveksling av datamengder, dvs. Electronic Data Interchange (EDI), mellom parter som er aktører i gassindustrien.⁹⁶

Systemet er støttet av European Association for the Streamlining of Energy Exchange (EASSE-GAS), som er en åpen sammenslutning for gassorganisasjoner i Europa. Det ble etablert i 2002 for å utvikle og forenkle overføringen av omsetning av gass.⁹⁷ Edig@s EDI standard bygger for øvrig på «United Nations directories for Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport» (UN/EDIFACT). Dette er reglementer med opplisting av ulike internasjonale standarder og retningslinjer for elektronisk utveksling av data innen handel.⁹⁸

Beskjeder skal følge Edig@s-protokollen som inneholder en lang rekke standardiserte formuleringer for de ulike tjenestene som etterspørres eller bekreftes. En nærmere gjennomgang av disse standardene faller utenfor rammene for denne avhandlingen.

⁹¹ Kredietwaardigheidseisen punkt B1.6 første avsnitt.

⁹² Kredietwaardigheidseisen punkt B1.6 annet avsnitt. Det er også gitt regler om justering av kredittgrenser etter endring i selskapets formue, jf. punkt B1.6.1.

⁹³ Kredietwaardigheidseisen punkt B1.6 første avsnitt

⁹⁴ Disse er nedfelt i TSC Appendix 5. Se nærmere om nominasjonsprosessen i punkt 4.4 nedenfor.

⁹⁵ TSC Appendix 5 punkt 1.5 og 1.6.

⁹⁶ Presentasjon av «The Edig@s Standard» av 21. november 2005, tilgjengelig på http://www.edigas.org/edigas_guidelines_frameset_index.html.

⁹⁷ Se <http://www.easee-gas.org/background/>.

⁹⁸ Publisert i ulike «Directories», se <http://www.unece.org/trade/untdd/welcome.htm>.

En lisens er gyldig inntil den blir trukket tilbake. Dette kan skje enten etter anmodning av lisensinnehaver eller dersom vedkommende ikke oppfyller lisenskravene.⁹⁹

Økonomiske vanskeligheter hos en part er et forhold som kan medføre at GTS trekker tilbake lisensen. Dette må sees i sammenheng med kravene til finansiell sikkerhet som er gjennomgått foran. Konkurs hos en part gir eksempelvis GTS en umiddelbar rett til å heve avtalen.¹⁰⁰ Manglende betaling og ikke-oppfyllelse av materielle forpliktelser medfører også rett til å heve avtalen, men det kreves først at den sviktende part informeres om forholdet og gis en mulighet til å avhjelpe forholdet.¹⁰¹

Det bør også nevnes at skiperlisensen er forbundet med en aktsomhets- eller innsatsforpliktelse. Dette kalles for «reasonable and prudent operator»-standarden.¹⁰² En slik standard er som oftest inntatt i gassalgskontraktene på de europeiske gassmarkedene.¹⁰³ Standarden er ikke oppsatt som et eksplisitt vilkår for bli tildelt skiperlisens i det nederlandske gassnettverket. Dette er naturlig ettersom det dreier seg om en aktsomhetsforpliktelse som skal følges i et allerede etablert kontraktsforhold. På GTS' hjemmesider er det likevel bestemt at en lisens er betinget av at skiper har de tilstrekkelige profesjonelle, presise, tekniske, administrative og organisatoriske ferdigheter.¹⁰⁴ Om standarden må sees på som et inngangsvilkår eller om den oppstår når transportkontrakten er inngått er uansett ikke av stor betydning. Skipers mislighold av kravene etter denne standarden kan enten gi GTS rett til å trekke tilbake lisensen eller heve avtalen for brudd på de materielle forpliktelser.¹⁰⁵

⁹⁹ TSC 3.8.

¹⁰⁰ TSC 6.A.8 bokstav a), jf. 6.A.9.

¹⁰¹ TSC 6.A.8 bokstav b) og c), jf. 6.A.9.

¹⁰² TSC 1.3 «reasonable and prudent operator».

¹⁰³ *Brautaset* s. 155 flg. Standarden stammer opprinnelig fra Amerika, se *Nygaard* s. 301-305.

¹⁰⁴ <http://www.gastransportservices.com/gastransport/en/2006/recognition>. I den tidligere transportavtalen var dette dessuten eksplisitt inntatt som et inngangsvilkår, se TSC 2005-2 punkt 2.1 bokstav d).

¹⁰⁵ Jf. henholdsvis TSC 3.8 og 6.A.8 bokstav c).

4.3 Kapasitet for levering og avtak i gasstransportsystemet

4.3.1 Generelt

Med kapasitet på et entry- eller exit-punkt menes den mengde gass skiper fysisk *kan* sette inn eller ta ut. Erverv av kapasitetsrettigheter representerer således ingen forpliktelse til å transportere gass, men bare en rett til å sette inn eller ta ut gass av systemet. Den gass som settes inn eller tas ut må ikke overstige den avtalte kapasitet.¹⁰⁶

En kapasitetsavtale kan enten inngås med gassoperatøren eller kjøpes i annenhåndsmarkedet. Dette behandles i punkt 4.3.2 nedenfor.

Det er flere typer kapasitetsavtaler som kan inngås, både med henblikk på varighet og karakter. Dette er temaet i punkt 4.3.3. Videre er det mulig å inngå avtaler om spesielle former for tjenester som i flere tilfeller kan effektivisere og redusere utgiftene ved de aktuelle kapasitetsavtalene. Dette kaller jeg for transportrelaterte tjenester og de behandles i punkt 4.3.4 nedenfor.

For å inneha kapasitet må skiper dessuten yte et vederlag. I tillegg må skiper betale for de faktiske leveringer og avtak av gass som gjøres. Tariffreguleringene som gjelder i denne sammenheng gjennomgås kort i punkt 4.3.5 nedenfor.

4.3.2 Erverv og omsetning av transportkapasitet

Forespørsel om kapasitet og erverv av kapasitetsrettigheter må skje etter bestemte retningslinjer.¹⁰⁷ Dette kan enten gjøres gjennom Gastransport Electronic Application (GEA), e-post, telefaks eller brev.¹⁰⁸ En slik forespørsel forutsetter også at skiper indikerer hvilken kapasitetstype som han ønsker, hovedsaklig fast eller avbrytbar kapasitet.¹⁰⁹ Skiper skal også indikere hvilken kapasitetstype som ønskes dersom den forespurte kapasiteten ikke er ledig.¹¹⁰

GEA tilrettelegger for elektronisk bestilling gjennom en funksjon som kalles «Click & Book». Dette er et booking-system av kapasitet og bygger på

¹⁰⁶ TSC 2.2.1.

¹⁰⁷ TSC 6 flg.

¹⁰⁸ Bestilling av kapasitet som skjer ved e-post eller faks, vil bare bli utført i en begrenset periode, jf. TSC 6.A.1 annet avsnitt.

¹⁰⁹ TSC 6.A.2. Se punkt 4.3.3 nedenfor om de forskjellige kapasitetstypene.

¹¹⁰ Her skilles det mellom fast, avbrytbar eller ingen kapasitet, jf. TSC 6.A.2.

prinsippet «first come first served».¹¹¹ Dette reguleres ved at forespørsel om kapasitet gjennom GEA blir gitt et tidsstempel når systemet behandler forespørselen.¹¹²

Et viktig tema i forbindelse med inngåelse av avtale med GTS om kapasitet i gassnettverket, er det som kalles «handling period». Dette er tidsperioden fra bestilling av transportkapasitet til transport av gassen, under den kontraherte kapasiteten, faktisk kan finne sted.¹¹³ Dette er ikke bestemt direkte i transportavtalen, men det følger av GTS' hjemmesider at perioden er på maks 10 virkedager.¹¹⁴ Med bestilling gjennom GEA synes det imidlertid som om perioden er satt til 2 virkedager før startdato.¹¹⁵ Jeg problematiserer uansett ikke dette nærmere.

Når det gjelder den totale mengde kapasitet som operatøren kan tilby i det nederlandske gasstransportssystemet, er det bestemt at brukerne av systemet skal møtes en gang i året for å diskutere dette.¹¹⁶ Skipere blir i denne sammenheng anmodet om å gi en indikasjon på hvor mye kapasitet vedkommende vil trenge fremover, og GTS vil tilby kapasitet på basis av disse prognosene. GTS sørger for at det foreligger en restkapasitet i rørene i tilfelle energibehovet blir større enn antatt i for eksempel kalde perioder.

Kjøp av kapasitet gjøres først og fremst direkte av GTS gjennom blant annet GEA. Imidlertid er det også mulig å oppnå kapasitet på et entry- eller exit-punkt gjennom et annenhåndsmarked. GTS har lagt til rette for et slags elektronisk møtested eller handelsplass for skipere som ønsker å selge eller

¹¹¹ GEA Click & Book User Manual punkt 5.1, tilgjengelig på <http://www.gastransportservices.com/gastransport/en/2006/informationsservices/gea>. Ordningen representerer således ikke et konsept med fortrinnsrett for visse aktører, sml. motsetningsvis ordningen på den norske sokkelen hvor andelseierne kan avgjøre om de trenger kapasitet i en innledende runde (ofte opp til 2 ganger av sine eierandeler), se *Karset* s. 80 flg.

¹¹² TSC 6.A.4 første avsnitt. Bestillinger sendt per e-post blir også behandlet gjennom GEA og blir gitt et slikt tidsstempel fra det tidspunkt GTS legger den inn i systemet, jf. TSC 6.A.4 annet avsnitt.

¹¹³ Transport av gassen gjennomføres for så vidt ikke før skiper har foretatt en nominering, og dette må således sees i sammenheng med denne prosessen. Se punkt 4.4 nedenfor.

¹¹⁴ Se <http://www.gastransportservices.com/gastransport/en/2006/gastransportservices/>. I den tidligere transportavtalen, dvs. TSC 2005-2, var «handling period» eksplisitt definert som en tidsperiode på 10 virkedager, se TSC 2005-2 punkt 1.45.

¹¹⁵ GEA Click & Book User Manual punkt 5.8. Se også *Frontier Economics* s. 14.

¹¹⁶ TSC 10.6.

kjøpe kapasitetsrettigheter eller brukerrettigheter under en kapasitetsavtale.¹¹⁷ Dette møtestedet kalles for «Bulletin board».¹¹⁸

Selve overføring av slike rettigheter er regulert i transportavtalen. Når det gjelder overføring av kapasitetsrettigheter, innebærer dette at skiper som selger sin kapasitetsrettighet på et entry- eller exit-punkt reduserer retten til å levere eller avta gass på det aktuelle punktet tilsvarende.¹¹⁹ Skiper overfører slikt sett alle forpliktelser som følger med den aktuelle kapasitetsavtalen. Slik overføring kan gjøres for både fast og avbrytbar kapasitet, noe jeg kommer tilbake til i punktet nedenfor. Overdragelse av brukerrettigheter innebærer på den annen side at skiper som selger rettighetene ikke mister selve kapasitetsrettighetene for alltid. Skipers kontraktuelle posisjon overfor GTS forandres ikke.¹²⁰ Salg av brukerrettigheter gjelder bare for fast kapasitet.¹²¹

Begge typer av overdragelse er gjenstand for godkjenning av GTS.¹²² Avgiften for overdragelsene belastes skiper som overtar rettighetene.¹²³

4.3.3 Kapasitetsrettighetenes nærmere innhold

Kapasitetsrettighetenes nærmere innhold er temaet i det følgende. Dette henspiller seg delvis på hvilke forskjellige former for kapasitetsrettigheter som eksisterer og hvilke regler som gjelder for slike rettigheter.

For det første må det skilles mellom fast og avbrytbar kapasitet. Inngåelse av avtale om fast kapasitet innebærer at skiper har en viss sikkerhet for at den kontraherte kapasitet alltid er tilgjengelig for han.¹²⁴ Denne kapasitetstypen gir med andre ord skiper rett til den avtalte mengde kapasitet til bestemte tidspunkter. Fast kapasitet er imidlertid gjenstand for et «use-it-or-loose-it»-system.¹²⁵ Dette vil si at når skiper med fast kapasitet på et entry-eller exit-

¹¹⁷ Jf. <http://www.gastransportservices.com/gastransport/en/2006/marketplace.html>. Dette gjelder også for kapasitetsavtaler om kvalitetskonversjon, se punkt 4.5 nedenfor.

¹¹⁸ Tilgang til dette elektroniske systemet kan søkes om på GTS' hjemmesider, jf. internettlink i fotnote foran.

¹¹⁹ TSC 2.9.4.

¹²⁰ <http://www.gastransportservices.com/gastransport/en/2006/gastransportservices/transfer> og TSC 2.9.7.

¹²¹ TSC 2.9.7 annet punktum.

¹²² TSC 2.9.4 og 2.9.7.

¹²³ TSC 2.9.9. Se punkt 4.3.5 nedenfor.

¹²⁴ Et annet spørsmål er om denne alltid kan benyttes fullt ut, se punkt 6 nedenfor om svikt i transporttjenesten.

¹²⁵ Jf. bilag 4 til gassforskriften, «Transportvoorwaarden GAS-LNB» punkt 2.4. Sml. motsetningsvis det norske systemet, jf. kgl.res. 20. desember 2002 punkt 6 - «Høring», punkt 3.2.3.

punkt ikke benytter seg av denne, mister skiperen rettigheten til andre skipere som har avbrytbare kapasitetsrettigheter på det samme punktet.¹²⁶

Det stilles for øvrig ikke strenge krav til erverv av fast kapasitet. Det er tilstrekkelig at skiper gir en indikasjon på sitt fremtidige transportbehov.¹²⁷ Det er altså ikke oppstilt et krav om «behørig begrunnet rimelig behov» som i det norske oppstrøms gassrørledningsnettet.¹²⁸

Avtale om avbrytbar kapasitet kan bare inngås etter at all fast kapasitet på et entry- eller exit-punkt er utsolgt. Mengden av avbrytbar kapasitet som tilbys bestemmes eller kalkuleres hvert år med utgangspunkt i tidligere erfaringer på de respektive punktene.¹²⁹ Dette vil si at den faktiske bruken av fast kapasitet på de aktuelle entry- og exit-punktene i foregående perioder er avgjørende for hvor mye avbrytbar kapasitet som legges ut for salg til skiperne.

Transport under avbrytbare kapasitetsrettigheter kan bare utføres dersom skipere med fast kapasitet ikke skal transportere gass.¹³⁰ Slik kapasitet gir derfor ikke skiper noen sikkerhet i forhold til full utnyttelse av kapasitetsrettigheten. GTS kan således avbryte transporttjenesten som skiper har ervervet dersom det er et eksisterende transportbehov fra skipere med fast kapasitet på det aktuelle punktet.¹³¹

Avbrytbar kapasitet er særlig aktuelt for skipere som ikke har et vedvarende transportbehov eller for skipere som har behov for transport, men hvor alle faste kapasitetsrettigheter er utsolgt. Slik kapasitet er også billigere enn fast kapasitet.¹³² Videre vil transportkapasitet med mindre sannsynlighet for å ikke bli avbrutt selges før kapasitet med større sjanse for avbrudd.

¹²⁶ Se avsnittet nedenfor om slike avbrytbare rettigheter.

¹²⁷ TSC 10.6 annet punktum.

¹²⁸ Jf. petroleumsforskriften § 59 første ledd. Se ellers *Karset* s. 38 flg. Ordningen med fast og avbrytbar kapasitet er også et alternativt og mer konkurransedyktig system enn den norske ordningen med første- og annenhåndsmarked, se *Karset* kapittel 4 og 5 for en redegjørelse av disse markedene. Se ellers nærmere om forskjellen mellom det norske og nederlandske kapasitetssystemet i punkt 4.3.5 nedenfor (i petit).

¹²⁹ <http://www.gastransportservices.com/gastransport/en/2006/gastransportservices/entryexitcapacity>.

¹³⁰ Hvilken avbrytbar kapasitetsavtale som har prioritet på et entry- eller exit-punkt, avgjøres etter hvilken avtale som ble inngått først.

¹³¹ TSC 1.3 «interruptible».

¹³² Avbrytbar kapasitet er jo en risikofaktor for skiperen i den forstand at operatøren kan avbryte transporten, slik at skippers portefølje kommer i ubalanse. Det er ellers bare på visse entry- og exit-punkt slik kapasitet kan bestilles, se TSC 2.1.4, jf. TSC Appendix 9 som gir en oversikt over disse punktene, samt sannsynligheten for avbrudd for denne typen av transporttjeneste.

I tillegg til fast og avbrytbar kapasitet tilbyr GTS en spesiell form for daglig kapasitet, såkalt «short notice daily capacity». Dette er definert som «daily capacity requested between seven and two business days before the start date of the service».¹³³ Tilgang til å inngå en slik kapasitetsavtale forutsetter at skiper har søkt om dette på forhånd.¹³⁴ En slik søknad eller abonnement kan gjelde for et ubestemt antall måneder.¹³⁵ «Short notice daily capacity» kan derfor sees på som en mellomting av fast og avbrytbar kapasitet, i den forstand at den bare benyttes under kortere perioder, men at skiper med en viss sikkerhet kan få fraktet gass gjennom systemet.

Det er ikke nødvendig å bestille samme mengde entry- og exit-kapasitet. Dette er ikke fastslått noe sted i transportavtalen, men følger forutsetningsvis av ordningen med entry-exit systemet og muligheten til å selge eller kjøpe gass på TTF.¹³⁶ Slikt sett er det mulig for en skiper å kun bestille entry-kapasitet så lenge vedkommende skiper får solgt gassen inne i systemet. Dette innebærer med andre ord at det ikke stilles krav om balanse mellom fysisk entry- og exit-kapasitet. Dette måles i stedet etter skipers totale nettobalanse i systemet, dvs. forholdet mellom fysiske nominasjoner og/eller virtuelle nominasjoner. Nominering for fysisk transport behandles i punkt 4.4 nedenfor. Nominering i forbindelse med kjøp og salg av gass på TTF behandles i del III. Som det fremgår her er det imidlertid viktig å holde disse typene av nominasjoner opp mot hverandre ved avgjørelsen av aktørens totale nettobalanse i systemet.

Når det gjelder varigheten av kapasitetsrettighetene, må det skilles mellom daglig og månedlig kapasitet. Dette gjelder både for de faste og avbrytbare kapasitetsrettighetene.¹³⁷ Inngåelse av en kapasitetsavtale for en bestemt måned gir for eksempel skiper rett til å sette inn eller ta ut en avtalt mengde gass per dag for denne måneden. Selve inntaket og uttaket styres imidlertid av nominasjonsprosessen som jeg kommer tilbake til nedenfor i punkt 4.4. For kapasitet på *daglig basis* må det skilles mellom kapasitetsavtaler for de ulike sesongene (vinter, vår, høst og sommer). Det er nemlig bestemt at daglig kapasitet for vintermånedene kun kan inngås for 20 % av den totale kapasitet i denne perioden for de relevante punktene.¹³⁸ Daglig kapasitet for vår-/høst-

¹³³ TSC 1.3 og 2.1.3.

¹³⁴ Jf. «subscription» i TSC 6.A.7.

¹³⁵ TSC 6.A.7.

¹³⁶ Jf. også punkt 1.2.2 og 3 foran.

¹³⁷ TSC 2.1.2.

¹³⁸ Definert som januar, februar og desember, jf. TSC 1.3. Hvordan GTS beregner den kapasitet som kan tilbys er kort behandlet i punkt 4.3.2 foran (i petit).

månedene er satt til 50 % av den totale kapasitet i denne perioden, og 80 % for sommer-månedene.¹³⁹ Begrunnelsen for dette skillet er ikke direkte klarlagt i transportavtalen eller GTS' hjemmesider. GTS har imidlertid opplyst at formålet er å forhindre skipere fra å kjøpe kapasitet bare på de dager hvor det er kaldt, for eksempel -9 °C.¹⁴⁰ Dette ville medført en for stor belastning av systemet og hindret effektiv sikker utførelse av gasstransport.

4.3.4 Andre transportrelaterte tjenester

Under dette punktet tar jeg for meg de tjenestene som operatøren tilbyr for å effektivisere og redusere utgiftene en skiper har i forbindelse med inngåtte kapasitetsavtaler.¹⁴¹

For det første er det lagt til rette for effektiv og kostnadsbesparende utnyttelse av kapasitet mellom to nærliggende punkter. Dette kalles for «wheeling» og er definert som «a point-to-point transmission service between one entry point and one exit point».¹⁴² Denne tjenesten tilrettelegger for transmisjon av gass fra et entry-punkt til et nærliggende exit-punkt mot en tariff som er lavere enn den regulære transporttariffen for de enkelte punktene.¹⁴³ Dette er mulig ettersom gassnettverket ikke blir fysisk belastet i den forstand at gassen ikke påvirker den totale nettobalansen i systemet, i alle fall kun for en kort periode. «Wheeling» er derfor ansett som en transport over 0 kilometer. Tjenesten kan ikke benyttes i skiperes vanlige porteføljer. Det må etableres separate porteføljer for slik transport. De ulike punktene som er tilgjengelig for denne tjenesten er opplistet i transportavtalen.¹⁴⁴

For det andre kan skiper levere eller avta den *samme* gassmengde og gasskvalitet, så lenge luftdistansen mellom entry- og exit-punktene ikke overstiger 50 kilometer.¹⁴⁵ Dette kalles for «shorthaul» og ligner på den ovennevnte «wheeling»-tjenesten. Slik jeg kan se er imidlertid forskjellen at gassen som settes inn og tas ut er den samme. Dette må sees på som et unntak fra hvordan entry-exit systemet fungerer normalt. Et slikt system

¹³⁹ Vår- og høstmånedene, «shoulder»-månedene, er definert som mars, april, oktober og november, jf. TSC 1.3. Sommermånedene er definert som mai, juni, juli, august og september.

¹⁴⁰ Jf. Informasjon fra Jan Klaver, Sales Manager Front Office, Gas Transport Services.

¹⁴¹ Tariffreguleringen for kapasitetsrettigheter gjennomgås i punkt 4.3.5 nedenfor.

¹⁴² TSC 1.3

¹⁴³ «Wheeling» er beheftet med en årlig kostnad. Se nærmere under punkt 4.3.5.

¹⁴⁴ TSC 2.4, jf. TSC Appendix 4.

¹⁴⁵ Se <http://www.gastransportservices.com/gastransport/en/2006/gastransportservices/> og TSC 2.5.

innebærer jo at den gassen skiper setter inn ikke alltid vil samsvare med den gassen som avtas.

For det tredje er det etablert en ordning hvor skiper kan endre en allerede eksisterende kapasitetsrettighet. Dette kalles for «diversion».¹⁴⁶ Rent konkret kan skiper overføre sin kapasitetsavtale fra et entry-punkt til et annet entry-punkt. Dette gjelder både for fast og avbrytbar kapasitetsavtale.¹⁴⁷ Dette er særlig aktuelt for gass som skal inn i systemet innenfor det samme geografiske området, men hvor det er etablert to entry-punkter. Tjenesten er for øvrig bare tilgjengelig for spesifiserte kombinasjoner av entry-punkt.¹⁴⁸

Mens «diversion» vedrører bytte av kapasitetsrettigheter mellom visse entry-punkter, fungerer «shift of capacity» som et bytte av kapasitet på ulike exit-punkter.¹⁴⁹ Denne tjenesten er for øvrig ikke begrenset til enkelte punkter, men gjelder generelt.¹⁵⁰

4.3.5 Kort om tariffreguleringen

I dette punktet tar jeg for meg tariffreguleringen for skipers kapasitetsrettigheter. En slik regulering er helt nødvendig for alle gasstransportsystemer. Effektiv transport av naturgass fra feltene til forbrukerne krever et omfattende og godt utbygget transportsystem, noe som innebærer et kompleks nettverk av gassrørledninger. Opprettholdelse og utvikling av et slikt system er derfor meget kostbart for eieren av nettet.

Transportavtalen inneholder flere detaljerte tariffbestemmelser. Disse vedrører for det meste kapasitetsrettighetene, samt de andre transportrelaterte tjenestene som er gjennomgått foran.¹⁵¹ En nærmere gjennomgang av disse bestemmelsene ville imidlertid sprengte rammene for avhandlingen og jeg gir derfor bare en kort oversikt over de regler som gjelder på området.

Tariffreguleringen for kapasitetsrettighetene følger forholdsvis standardiserte regler og beregninger. Med andre ord står man overfor et regulært tariffsystem. Visse tariffer er imidlertid markedsbasert, som for eksempel «shorthaul» og «shift of capacity», se avsnittet nedenfor.

¹⁴⁶ TSC 1.3

¹⁴⁷ Dette følger forutsetningsvis av TSC 5.4.1.

¹⁴⁸ TSC 2.8, jf. TSC Appendix 3. Tariffbestemmelsene som gjelder her gjennomgås under punkt 4.3.5.

¹⁴⁹ Se <http://www.gastransportservices.com/gastransport/en/2006/gastransportservices/>.

¹⁵⁰ Kostnadene for et slikt bytte redegjøres for i punkt 4.3.5.

¹⁵¹ Tariffreguleringen for kjøp og salg av gass på TTF behandles i punkt 8.4 nedenfor.

Tariffen for både fast og avbrytbar kapasitet varierer alt etter hvilke entry- og exit-punkter skiper har kjøpt kapasitet på.¹⁵² Tariffen beregnes på grunnlag av en fortjenestefaktor som GTS er gitt i tillatelse å tjene årlig.¹⁵³ Denne faktoren henger for øvrig sammen med en effektivitetsfaktor som innebærer at GTS er pålagt å redusere tariffen fra år til år.¹⁵⁴

De oppførte leveringstariffene er basert på transport av gass per time per år, og gjelder fullt ut for alle kapasitetsavtaler som varer i 12 måneder. Dersom skiper har kontrahert kapasitet for mindre 12 måneder, vil leveringstariffen bli bestemt ut fra en prosentvis andel av den aktuelle leveringstariffen. Denne prosentvise andelen varierer alt etter hvilken måned det dreier seg om: Det skilles mellom vinter-, «shoulder»- og sommermåneder.

For vintermånedene er kostnadene 70 % av leveringstariffen på det aktuelle punktet. For vår- og høstmånedene («shoulder-månedene») er kostnadene 20 %, og for sommermånedene 10 % av leveringstariffen. Forskjellene i tariffberegningen henger naturligvis sammen med sesongvariasjonene. Etterspørselen er større når det er kaldt og belastningen i gassrørledningsnettverket er således størst i disse månedene. For å kompensere dette blir det dermed dyrere å transportere gass gjennom systemet i disse månedene.

Deretter blir den mengde gass per time som tilsvarer skipers bestilling av kapasitet multiplisert med den aktuelle tariffen.¹⁵⁵ Skiper må derfor betale en fast avgift for kapasitetsrettighetene uavhengig av hvor mye gass som faktisk har gått gjennom systemet. I Nederland opereres det således ikke med en fast og variabel avgift, dvs. en avgift for kapasitet og en avgift for faktisk transporterte gassvolumer.¹⁵⁶

Det ovennevnt gjelder fullt ut for fast kapasitet. For avbrytbar kapasitet skal det gjøres fradrag for et beløp som er basert på risikoen for at skiper ikke får fraktet gass gjennom systemet.¹⁵⁷ Jo større risiko det er for at GTS avbryter transporttjenesten under en slik kapasitetsavtale jo rimeligere blir tariffen for de aktuelle entry- og/eller exit-punktene.

¹⁵² TSC Appendix 1a og 1b. Det er GTS som foreslår hvilke avgifter som skal gjelde, disse må imidlertid godkjennes av DTe/NMa, jf. note i de henviste vedleggene i transportavtalen.

¹⁵³ I 2004 hadde GTS en inntekt på 1,4 milliarder euro for sine tjenester i det nasjonale høytrykksnettverket, se presseskriver fra Gasunie av 4. april 2005, tilgjengelig på <http://www.nvnederlandsegasunie.nl/en/news.htm>.

¹⁵⁴ Jf. informasjon fra Jan Klaver, Sales Manager Front Office, Gas Transport Services.

¹⁵⁵ TSC 5.1.3.

¹⁵⁶ Sml. motsetningsvis det britiske systemet, se *Hegna* s. 30 flg.

¹⁵⁷ TSC 5.3.1.

Sett i forhold til det norske oppstrømssystemet avviker den nederlandske ordningen med kapasitetsrettigheter flere områder. I forhold til tariffreguleringen bør følgende sies: I det norske systemet kan en skiper kontrahere og betale for kapasitet og beholde rettighetene uavhengig av om kapasiteten blir benyttet. I Nederland betaler skiper for sine kapasitetsrettigheter uavhengig av bruk, men kan risikere at skipere med avbrytbar kapasitet får levert og avtatt gass på de respektive entry- og exit-punktene hvor skiper har kjøpt fast kapasitet. Slik sett tilrettelegger det nederlandske systemet med både fast og avbrytbar kapasitet for et bedre og mer konkurransedyktig marked med tredjepartsadgang. En nærmere redegjørelse og sammenligning her faller utenfor rammene for denne avhandlingen.

«Short notice daily capacity» er som nevnt en bestilling av kapasitet på dagsbasis.¹⁵⁸ Som fremstillingen over viser er leveringstariffen for kapasitetsavtaler i mindre enn 12 måneder regnet ut på månedsbasis. Tariffberegning for kapasitet på dagsbasis gjøres ved at den settes til 1/15 av leveringstariffen for den aktuelle måneden.¹⁵⁹

Transporttariffen for «wheeling» følger samme beregningsmetode som for tariffing av fast kapasitet. Forskjellen er kun at det benyttes en fast sats for den mengde gass som blir transport i timen per år, og ikke en variabel sats alt etter hvor gassen skal settes inn eller tas ut.¹⁶⁰

«Diversion», dvs. overføring av transportkapasitet fra et entry punkt til et annet entry-punkt, er ikke gjenstand for en tariffregulering som de ovennevnte kapasitetsavtalene. Det settes kun en fastpris for hver gang dette gjøres.¹⁶¹ Grunnen til dette er jo at skiper har kapasitetsrettigheten i behold, og at det slikt sett kun er tale om et behandlingsgebyr utover kostnadene for utnyttelse av kapasitetsrettighetene.

Overføring av kapasitetsrettigheter eller brukerrettigheter, er også gjenstand for en fast avgift.¹⁶² Dette er en avgift som blir ilagt for hver transaksjon av slike rettigheter.¹⁶³

Det er ikke gitt noen konkrete bestemmelser i transportavtalen vedrørende tariffing av såkalt «shorthaul» og «shift of capacity».¹⁶⁴ Det følger imidlertid av GTS' hjemmeside at det eksisterer en tariff for disse tjenestene. Etter informasjon fra GTS' personell er dette en tjeneste som er laget på anmodning

¹⁵⁸ Jf. punkt 4.3.3 foran.

¹⁵⁹ Se <http://www.gastransportservices.com/gastransport/en/2006/tariffinformation/>.

¹⁶⁰ Tariffsatsen er presentert i TSC Appendix 1 c).

¹⁶¹ Fastprisen eller «handling fee» er presentert i TSC Appendix 1 c).

¹⁶² TSC 5.5. flg. og TSC Appendix 1 c).

¹⁶³ Se punkt 4.3.2 foran om slike overføringer og den nærmere avgiftsreguleringen i denne sammenheng.

¹⁶⁴ Se punkt 4.3.4 foran.

fra skiperne og hvor tariffreguleringen er avhengig av den konkrete situasjonen.¹⁶⁵

4.4 Melding til operatøren om gasstransport – nominasjonsprosedyre

4.4.1 Generelt

For å utnytte kapasitetsrettighetene og få transportert gass gjennom det nederlandske gassnettverket, må skiper gi melding til operatøren om mengde, tidspunkt, sted, dato m.m. for at transport av gassen kan iverksettes. Dette gjelder generelt for alle organiserte gassnett og er nødvendig for operatørens planlegging og drift av gasssystemet.

Nominasjonsprosessen kan sies å innholde to elementer: skipers melding til GTS om ønsket levering og/eller avtak av gassvolumer og GTS' bekreftelse til skiper om at slike gassvolumer kan settes inn eller tas ut. Det er dette som regnes som gasstransport i forhold til entry-exit systemet. Jeg vil først ta for meg det førstnevnte tema, herunder hvordan nominasjonen skal fremsettes og hva den skal inneholde, jf. punkt 4.4.2 nedenfor. Deretter behandler jeg GTS' vurdering av om skipers nominasjon oppfyller kravene etter transportavtalen og den påfølgende bekreftelse om at transport gjennomføres, jf. punkt 4.4.3 nedenfor.

4.4.2 Nominasjon til operatøren om ønsket transport av gass

Nominasjon fra skiper til operatøren innebærer at operatøren besørger transport av gassen gjennom nettverket.¹⁶⁶ Slik nominering er i utgangspunktet alle skipere med kapasitetsrettigheter forpliktet til å gjøre.¹⁶⁷ Begrunnelsen for dette er blant annet at operatøren bruker nominasjonene for å kalkulere omfanget av avbrytbar kapasitet som kan utnyttes. Skiper kan uansett fremsette nominasjon på et volum lik 0.

¹⁶⁵ Jf. informasjon fra Jan Klaver, Sales Manager Front Office, Gas Transport Services.

¹⁶⁶ TSC 1.3 «nomination». Som definisjonen viser vil også trader kunne foreta nominasjoner. Dette henspeiler seg imidlertid ikke på nominasjoner tilknyttet transport av gass i systemet, men nominasjoner tilknyttet overføring, dvs. kjøp og salg av gass. Dette gjennomgås i punkt 8.3.3.2 nedenfor.

¹⁶⁷ TSC 4.B.2. Det foreligger unntak for noen entry- og exit-punkter. Det dreier seg i hovedsak om situasjoner hvor det er enkelt å identifisere hvor den aktuelle skiper har kontrahert kapasitet, for eksempel dersom det kun er én skiper på et entry- og/eller exit-punkt, se TSC 4.B.2 annet punktum, jf. TSC Appendix 5 punkt 2.3.

En nominasjon fra skiper gir en anvisning for GTS på hvor mye gass skiper vil sette inn i og ta ut av systemet.¹⁶⁸ Det gir for så vidt et uriktig bilde å si at en nominasjon kun representerer en *anvisning* for GTS. Så lenge skipers nominasjon er «properly nominated», skal GTS ta imot gass på entry-punkt og/eller gjøre tilgjengelig gass på exit-punkt.¹⁶⁹

Meldinger som er «properly nominated» spesifiserer hvilken portefølje det gjelder, hvilke timer i døgnet gasstransport skal gjennomføres, volum og hvilke entry- og/eller exit-punkt som skiper skal sette inn og ta ut gassen.¹⁷⁰ Nominasjoner kan videre sendes opp til 179 dager før den dagen gasstransporten skal finne sted,¹⁷¹ men senest en dag før den aktuelle startdatoen.¹⁷² Nominasjoner skal videre fremsettes i kWh.¹⁷³

Når det gjelder nominering for transport av gass for kun en time, var det tidligere bestemt at nomineringen kunne innsendes 2 timer før den aktuelle timen.¹⁷⁴ Dette gjelder så langt jeg kan se ikke lenger.¹⁷⁵ En mulighet er at GTS vil ha et ordnet system for alle fremsatte nominasjoner fra skiperne.

Dersom nominasjonen er riktig fremsatt og reglene om matching av skipers nominasjon mot leverende eller mottakende gassaktørs nominasjoner på et entry- eller exit-punkt er oppfylt, vil operatøren sende en bekreftelse og utføre gasstransporten. Dette kommer jeg nærmere tilbake til i punktet nedenfor. Dersom fristene for fremsettelse av nominasjonene ikke overholdes, settes den nominerte kvantitet til null, slik at ingen gasstransport finner sted.¹⁷⁶ Dersom nominasjonen overstiger den kontraherte kapasiteten på de aktuelle entry- og

¹⁶⁸ En renominasjon er en endring av en tidligere nominasjon, men følger like fullt fremgangsmåten som vanlige nominasjoner, jf. Regulation 1775/2005/EC of the European Parliament and of the Council article 2, section 7 and 8. Vedtatt å gjelde fra 1. juli 2006, se artikkel 17. En nominasjon vil være gyldig inntil den blir erstattet av en slik renominasjon, jf. TSC Appendix 5 punkt 2.2 annet punktum.

¹⁶⁹ Jf. TSC 2.2.1. «Proper nomination» er definert i TSC 1.3.

¹⁷⁰ TSC Appendix 5 punkt 2.1.

¹⁷¹ TSC Appendix 5 punkt 2.2 første punktum.

¹⁷² Det samme gjelder for renominasjoner, jf. TSC 4.B.2.

¹⁷³ Se presentasjon fra «Shipper's meeting i Schiphol-Rijk av 4. oktober 2005».

¹⁷⁴ TSC 2005-2, Exhibit G punkt 2.2 femte avsnitt.

¹⁷⁵ For renominasjoner er imidlertid dette lagt til grunn, se <http://www.gastransportservices.com/gastransport/en/2006/operationalhandling/>.

¹⁷⁶ TSC Appendix 5 punkt 2.2 annet og tredje avsnitt.

exit-punktene vil nominasjonsmeldingen bli ansett som ikke å ha blitt sendt overhodet. En slik avvisning av meldingen blir formidlet til skiper fra GTS.¹⁷⁷

Det kan reises spørsmål om hvorfor en nominasjon som blir fremsatt for sent og en nominasjon som overstiger den kontraherte kapasitet blir behandlet forskjellig. I begge tilfeller vil jo ikke GTS gjennomføre noen gasstransport. Dette har slik jeg ser det uansett ingen betydning for skipers forhold til GTS, og jeg drøfter ikke dette videre. Fysisk oppfyllelse av nominasjoner og de risikoforhold som melder seg i denne sammenheng, gjennomgås i punkt 6.2 nedenfor.

Skipers nominasjon av gass skal fremsettes på en mest mulig presis måte.¹⁷⁸ I denne sammenheng er det interessant å se nærmere på hvilke konsekvenser unøyaktige nominasjoner får for skiperen og hvordan GTS stiller seg til den fysiske oppfyllelsen i slike situasjoner. Det kunne for eksempel tenkes at regelmessig fremsettelse av nominasjoner som avviker fra den faktiske mengde gass som blir satt inn eller tatt ut, skulle medføre at GTS ser bort fra slike nominasjoner og således nekter skiperen i å sette inn eller ta ut gass.¹⁷⁹

Dette er imidlertid ikke tilfellet. I TSC er følgende bestemt:

«GTS has the right to adjust proper nominations in case shipper displays a pattern of structurally significant higher nominations than allocations».¹⁸⁰

GTS kan altså justere en skipers nominasjoner, så framt skiperen regelmessig nominerer høyere gassmengder enn de som faktisk allokeres. Det faktum at GTS ikke ser bort fra slike unøyaktige nominasjoner, men oppfyller dem fysisk etter egen justering, henger nok sammen med at skiper bare er forpliktet til å nominere så riktig *som mulig*. Det er altså ikke et ubetinget krav om at nominasjoner representerer faktisk inn- og/eller uttak. Dette må igjen sees i sammenheng med at produksjonsfeltene ikke utvinner en jevn strøm av naturgass. Videre er kravet om presise nominasjoner satt opp mot «reasonable and prudent operator»-standarden. Denne standarden er skjønnsmessig og legger også opp til at skiper skal forsøke ut fra sine profesjonelle ferdigheter å nominere så riktig som mulig.

¹⁷⁷ TSC Appendix 5 punkt 2.2. fjerde avsnitt. Det er for så vidt bestemt at nominering innenfor den kontraherte kapasitet skal bestrebes, jf. TSC 4.B.2.

¹⁷⁸ Jf. TSC 4.B.4 og kravet om «reasonable and prudent operator». Se også punkt 4.2 foran.

¹⁷⁹ Sml. foran om en skipers nominasjon som overstiger den kontraherte kapasitet.

¹⁸⁰ TSC 4.B.4 siste punktum.

4.4.3 Operatørens matching og bekreftelse av skipers melding

Etter at skiper har sendt melding om hvilke gassvolumer som skal settes inn og tas ut, undersøker operatøren om disse meldingene kan «matches» mot den gassaktøren som skal levere eller avta gassen til skiper på henholdsvis entry- og exit-punktene.¹⁸¹ I dette ligger en vurdering av om nominasjonene til partene er korresponderende og således oppfyller vilkårene etter transportavtalen.¹⁸²

Matching av nominasjoner har den funksjon at operatøren får en viss oversikt over hvilke volumer som skal leveres til og avtas fra systemet. Dette er viktig sett i sammenheng med operatørens lovpålagte oppgave om å opprettholde balansen i systemet. Dette er en nødvendighet for et godt fungerende entry-exit system. Jeg skal nå redegjøre for transportavtalens vilkår i forhold til matching av nominasjoner.

For det første må skiper og oppstrøms- eller nedstrømsparten nominere på den samme porteføljen. Det kan nemlig eksistere flere porteføljer for de respektive entry- og exit-punktene, i den forstand at flere skipere har avtalt transport av gass mellom like entry- og exit-punkter. Nominering på den samme porteføljen gjøres ved at partene oppfører det referansenummeret eller den «customer code» som den aktuelle porteføljen er gitt.¹⁸³

For det andre må partene sørge for at fortegnet på nominasjonene er ulike, slik at mottakende part, enten skiper på et entry-punkt eller nedstrømspart på et exit-punkt, bruker minustegn foran sin nominasjon.¹⁸⁴ Dette kreves for å avklare hvem som skal levere gass og hvem som skal motta gass.

For det tredje må naturligvis det nominerte gassvolum være korresponderende. Dersom dette ikke er tilfellet, er det den laveste angitte gassnominasjonen operatøren forholder seg til. Dette kalles for «the lesser rule» og medfører at gassvolumet som transporteres (dvs. tas imot i systemet eller settes ut av systemet) blir mindre enn det en av partene forutsatte.¹⁸⁵ Jeg går ikke nærmere inn på hvilke følger dette har mellom partene.

Dersom nominasjonene kan matches, gis det en bekreftelse fra operatørens side. Dette kan sees på som en melding til partene om at de nominerte

¹⁸¹ Leverende part vil være en oppstrøms-part og mottakende part vil være en nedstrøms-part, se TSC Appendix 5 punkt 4.1.

¹⁸² TSC Appendix 5 punkt 2.1.

¹⁸³ «Customer code» er definert i TSC Appendix 5 punkt 1.1.

¹⁸⁴ TSC Appendix 5 punkt 4.1 annet kulepunkt, jf. punkt 1.10 i vedlegget.

¹⁸⁵ TSC Appendix 5 punkt 4.1 tredje kulepunkt i.f.

gassvolum kan settes inn eller tas ut av systemet.¹⁸⁶ Denne bekreftelsen tilsvarende i all hovedsak innholdet av nominasjonsmeldingen.¹⁸⁷

Selv om det ikke fremgår klart av transportavtalen, sender GTS også bekreftelse eller beskjed dersom den nominerte gassmengden *ikke* kan transporteres gjennom systemet.¹⁸⁸ GTS foretar således løpende bekreftelsesmeldinger selv om transport av gass ikke kan gjennomføres. Dette må sees i sammenheng med skipers plikt til å nominere uavhengig av om nominasjonen vedrører et faktisk transportabelt volum.

I transportavtalen er det ikke regulert hvilken tidsramme GTS har for å sende slik bekreftelse. For bestilling av kapasitet gjaldt det som nevnt en «handling period» for tiden mellom bestilling av kapasitet til kapasitetsrettighetene kan utnyttes. En slik tidsramme er ikke inntatt i forhold til nominasjonsprosedyren. Når det gjelder renominasjoner, er det imidlertid bestemt at bekreftelser relatert til disse skal sendes «as soon as reasonably possible» og under enhver omstendighet før timen som bekreftelsen, dvs. gasstransporten, vedrører.¹⁸⁹ Det samme må antas å gjelde for de ordinære nominasjonene.¹⁹⁰

Nominering som relaterer seg til bruk av avbrytbar kapasitet vil bli bekreftet under hensyntagen til nominasjoner og bekreftelser for bruk av fast kapasitet.¹⁹¹ Dette skyldes at nominering innenfor avbrytbar kapasitet kommer i annen rekke etter de nomineringer som gjøres av skipere med fast kapasitet.¹⁹²

4.5 Levering og avtak av gass - krav til gassens kvalitet

Etter at partene har fått bekreftet fra GTS at de nominerte gassvolumer kan transporteres gjennom systemet, kan partene forberede levering og avtak av gass på de respektive entry- og exit-punktene. Som nevnt i punkt 3 foran stilles

¹⁸⁶ TSC 1.3 «confirmation».

¹⁸⁷ TSC Appendix 5 punkt 4.2.

¹⁸⁸ Jf. ansatte i Norsk Hydro. Dette følger for så vidt av hvilket innhold NOMRES-melding er gitt i Edig@s, jf. punkt 4.2 foran. Publisert kodeliste av 1. januar 2006 er tilgjengelig på <http://www.edigas.org/>.

¹⁸⁹ TSC Appendix 5 punkt 4.3.

¹⁹⁰ Også disse kan sendes opptil en dag før gasstransporten skal finne sted, jf. TSC Appendix 5 punkt 2.2.

¹⁹¹ TSC Appendix 5 punkt 4.4.

¹⁹² Dette er gjennomført ved at avtaler om avbrytbar kapasitet kun selges når avtaler om fast kapasitet er utsolgt. Se mer om dette i punkt 4.3.3 foran.

det imidlertid krav til gassens kvalitet. Kvalitetskravene varierer alt etter hvilke entry- og exit-punkter det dreier seg om.¹⁹³

Kravene måles først og fremst etter noe som kalles «Wobbe-label».¹⁹⁴ Dette indikerer gassens brennverdi og relative massetetthet. Jeg går ikke detalj på dette punkt, men nøyer meg med å nevne at det eksisterer 4 ulike «Wobbe-labels»: H, L, G+ og G. H-gass transporteres gjennom et eget rørledningsnett, mens de øvrige gasstypene transporteres gjennom et annet.¹⁹⁵

Det er skiper som står ansvarlig for at gass med riktig kvalitet blir levert på de respektive entry-punktene.¹⁹⁶ Forholdet mellom oppstrømsparten og skiper ved levering av gass med feil kvalitet er ikke regulert eksplisitt i transportavtalen. Jeg går uansett ikke nærmere inn på dette, ettersom det er brukerne av systemet og deres forhold til gassoperatøren som er avhandlingens tema. Følgene for skiper ved gassoperatørens levering av gass med feil kvalitet på et exit-punkt, behandles i punkt 6 nedenfor.

Dersom skiper har satt inn gass med riktig kvalitet, sørger GTS for at gassen som skal tas ut på et exit-punkt er samsvarende med entry-gassen.¹⁹⁷ Dette forutsetter for øvrig at spesifikasjonene på exit-punktet er lik spesifikasjonene på entry-punktet. Hvis ikke dette er tilfellet, må skiper inngå avtale om noe som kalles for kvalitetskonversjon. Dette går kort fortalt ut på at operatøren, mot en avgift, sørger for at gassen som skal tas ut på et exit-punkt tilfredsstiller kvalitetskravene på dette punktet.¹⁹⁸ Gjennomføring av denne tjenesten forutsetter at skiper har tilstrekkelig kvalitetskonversjonskapasitet.

Det er viktig å merke seg at kvalitetskonversjon bare kan gjøres mot gass med en lavere brennverdi, ikke omvendt.¹⁹⁹ Dette innebærer at gasslevering på et entry-punkt med «Wobbe-label» L ikke gir skiper rett til å ta ut gass på et exit-punkt med «Wobbe-label» H.

¹⁹³ Jf. TSC Appendix 2a og 2b.

¹⁹⁴ Se definisjon i TSC 1.3.

¹⁹⁵ Jf. punkt 1.2.1 foran og informasjon fra Jan Klaver, Sales Manager Front Office, Gas Transport Services.

¹⁹⁶ Dette følger forutsetningsvis av transportavtalen, se TSC 4.D flg.

¹⁹⁷ Jf. TSC 4.D.2.1, kfr. 2.3.1.

¹⁹⁸ En slik konversjon innebærer en blanding av gassen med gasstyper av lavere verdier eller med nitrogen.

¹⁹⁹ Jf. informasjonsbrosjyre fra GTS av 28. november 2005, «Services included» punkt 3.2. Se også TSC' definisjon av kvalitetskonversjon støtter opp om dette: «...the firm service for the conversion of gas with a certain Wobbe label to gas with a lower Wobbe label», jf. TSC 1.3.

Et annet tema har vært ulempen med den «smale» tilgangen på L-gass, en gasstype som er forbeholdt Gasunie for videresalg til særlig husholdninger. De ulike markedsaktørene på det nederlandske markedet importerer nemlig H-gass fra andre land og blir således (for å kunne selge gassen videre til husholdninger m.v.) pålagt å konvertere denne gassen til L-gass. For å sørge for at alle aktører på det nederlandske gassmarkedet har det samme utgangspunkt, har dermed DTe foreslått at konverteringskostnadene blir innlemmet i transporttariffene. På denne måten vil kostnadene til denne konversjonen fordeles på alle aktører (også Gasunie).

Kontrahering av slik kapasitet ligner på inngåelse av avtale om transportkapasitet og bygger også på prinsippet om «first come first served».²⁰⁰ Inngåelse av avtale om slik konversjonskapasitet kan likevel ikke gjøres gjennom GEA Click & Book, slik tilfellet er for kontrahering av transportkapasitet. Skipper må enten sende en e-post eller skrive ut et søknadsskjema som kan hentes på GTS' hjemmesider og fakse det til GTS. Selve avtalen om denne tjenesten bekreftes i et «contract data sheet».²⁰¹

Kvalitetskonversjon kan inngås på dags-, måneds- og årsbasis. Omfanget av den kvalitetskonversjon som kan kontraheres på dagsbasis forholder seg litt forskjellig alt etter hvilken måned man befinner seg i. I vintermånedene kan det kun kontraheres konversjon for 20 % av kapasiteten på de relevante punktene, 50 % i «shoulder»-månedene og 80 % i sommer-månedene. Denne regelen er ikke inntatt i transportavtalen, men fremgår på GTS' hjemmesider.²⁰² Fordelingen har sitt utspring i at GTS er avhengig av tilgang på L-gass og nitrogen for å kunne utføre kvalitetskonversjon. Ettersom denne brukes av sluttbrukere, og vintermånedene alltid innebærer et større forbruk av gass, er det naturlig at tilgang til kvalitetskonversjon om vinteren er forholdsvis dårlig. Når det gjelder tariffregulering tilknyttet kvalitetskonversjon viser jeg til TSC 5.2 flg.

For skipper kan det være vanskelig å avgjøre eksakt hvor mye kvalitetskonversjonskapasitet som må bestilles. Et hjelpemiddel er oversikten i transportavtalen over hvilke «Wobbe-label» som gjelder for de respektive punktene.²⁰³ Dersom skipper har en viss formening om hvilke entry- og exit-punkter som skal benyttes i systemet, samt hva slags gassvolumer som skal kjøpes eller selges på TTF, kan denne oversikten være et godt hjelpemiddel. Ut fra denne kan for eksempel en selger være påpasselig med å inngå salg av gassvolumer med «Wobbe label» H dersom selger for det meste skal ha gass satt inn gjennom et entry-punkt med «Wobbe label» L.

²⁰⁰ Jf. «Transportvoorwaarden Gas-LNB» punkt 2.2.2., sml. punkt 4.3.2 foran for transportkapasitet.

²⁰¹ TSC punkt 2.3.3.

²⁰² Se <http://www.gastransportservices.com/gastransport/en/2006/tariffinformation/>.

²⁰³ Jf. TSC Appendix 2 a og 2b.

5 Balanse i transportsystemet

5.1 Generelt

For at transport av gass i et gasstransportsystem skal foregå på en effektiv måte, må det foreligge balanse i systemet. Dette vil kort fortalt si at det settes inn like mye gass som det tas ut, og at inntak og uttak dessuten gjøres på samme tidspunkt.²⁰⁴ Hvis det oppstår ubalanse i systemet, vil trykket enten falle eller øke. Dersom trykket faller, som følge av at det tas ut mer gass enn det settes inn, vil transportkapasiteten reduseres. Dersom trykket øker, som følge av at det settes inn mer gass enn det tas ut, vil systemets sikkerhet bli utsatt. Ved begge tilfeller er det nødvendig med balansering, enten ved at gass settes inn eller at gass tas ut.

I tillegg til at det er viktig med balanse i det fysiske gasstransportsystemet, er det også viktig at det foreligger balanse mellom de kjøp og salg som gjøres gjennom TTF-systemet.²⁰⁵ Et salg her innebærer at kjøper kan ta gassen ut av systemet. Dersom selger ikke har satt inn gass eller sørget for å kjøpe et tilsvarende volum av en annen aktør, kan dette også innebære at det oppstår ubalanse i systemet. Disse gassalgsporeteføjene er gjenstand for de samme toleransegrenser som ved fysisk transport av gass i systemet.²⁰⁶ Jeg kommer tilbake til slike gassalgsporeteføjler i del III.

I Nederland utføres den fysiske balanseringen av den nederlandske gassoperatøren, og må sees i sammenheng med operatørens lovpålagte plikt om å operere gassnettverket på en effektiv og sikker måte.²⁰⁷ Hvordan GTS henter gass inn i systemet og tar gass ut av systemet, behandles kort i punkt 5.2 nedenfor. Videre er det fastslått regler om balanse mellom skipers levering og avtak av gass i systemet. Disse reglene har som funksjon å forhindre at systemet som helhet kommer i ubalanse, og kan kalles for et

²⁰⁴ Se for så vidt punkt 5.2 nedenfor om «linepack».

²⁰⁵ TSC 4.A.1.3.

²⁰⁶ Jf. informasjon fra Natasja Dewaele, Key Account Manager – Gas Marketing, Hydro Oil and Energy Markets.

²⁰⁷ Stabilitet og sikkerhet er for øvrig en forutsetning for ethvert gassnettverk og eksistensen av et balanseringsregime ligger dermed implisitt i ethvert gasstransportsystem. Opprettholdelsen av balansen i systemet er kalt «nettintegritet», se <http://www.gastransportservices.com/gastransport/en/2006/balancing/>.

balanseringsregime. Det nåværende balanseringsregimet i det nederlandske gassnettverket er forholdsvis nytt og komplisert.²⁰⁸ Transportavtalens regler om hvordan balanse mellom inntak og uttak av gass beregnes, redegjøres for i punkt 5.3.

For at et balanseringsregime skal virke på en bra måte er det nødvendig med balanserings- eller fleksibilitetstjenester fra operatørens side. Fleksibilitet er evnen til å balansere inntak og uttak av gass eller mer presist gassleveransene og gassforbruket.²⁰⁹ Disse tjenestene gjennomgås i punkt 5.4 og 5.5. Hvilke følger ubalanse mellom skipers levering og avtak av gass har, er temaet i punkt 5.6 nedenfor.

Det eksisterende balanseringsregimet avviker i stor grad fra den tidligere transportavtalen. De tidligere reglene var nemlig sterkt kritisert på grunn av strenge balanseringsregler, et dårlig tilbud av fleksibilitetstjenester fra GTS' side og høye bøter for ubalanse.²¹⁰ Eksempelvis måtte skiper betale 170% av markedsprisen for gass dersom vedkommende skiper tok ut mer gass enn det som ble satt inn. Et for strengt regime medfører at skipere vil være tilbakeholdne med å bruke systemet, og er derfor til hinder for EUs krav om liberalisering og åpning for konkurranse. Dette har medført at det nederlandske systemet på nåværende tidspunkt er blitt mer brukervennlig, både i forhold til fleksibilitetstjenester og illeggelse av gebyrer.

5.2 Fysisk balansering av transportsystemet

Temaet for dette punktet er hvordan GTS håndterer den fysiske balansering av transportsystemet.²¹¹ Det må skilles mellom negativ og positiv ubalanse. Negativ ubalanse forekommer dersom det er for lite gass i nettet, og positiv ubalanse oppstår dersom det er for mye gass i systemet.²¹²

Det nederlandske gassrørledningsnettverket kan imidlertid håndtere kortere perioder med negativ og positiv ubalanse. Dette kalles for «linepack» og innebærer at nettverket kan fungere selv om det forekommer perioder hvor levering overgår etterspørsel og perioder hvor etterspørsel overgår levering.²¹³

²⁰⁸ Presentert i april 2005. Om regimets kompleksitet, se som illustrasjon uttalelse fra GTS på Shippers Meeting av 7. februar 2006. vedrørende det nye balanseringsregimet: «Hard to understand for common mortal men».

²⁰⁹ *Van Beuge/Roggenkamp* s. 295.

²¹⁰ Tariffene for transport av gass var også meget høye, samt at skipere måtte betale for kvalitetstjenester selv om disse ikke ble benyttet, jfr. *Arentsen/Künneke* s. 118 flg.

²¹¹ Dette er en lovpålagt forpliktelse, jf. gassloven artikkel 10.

²¹² Denne betegnelsen bruker jeg også for avvik mellom skipers inn- og uttak og/eller kjøp og salg av gass på TTF, se punkt 5.3 og 8.3.3.4 nedenfor.

²¹³ *Frontier Economics* s. 23.

Når det gjelder den fysiske balanseringen, opprettholder GTS balansen i systemet ved å tilføre eller ta ut gass av systemet. Tilførsel av gass til systemet skjer først og fremst fra Groningen-feltet (gjennom Gasunie).²¹⁴ Dette er det største gassfeltet i Nederland og utgjør slikt sett en viktig gasskilde i denne sammenheng. Tilførselen fra feltet gjøres ved gassutvinningen intensiveres i perioder med negativ ubalanse i nettet. Dette kalles for «swing production» og tilrettelegger for en fleksibilitet som kan vare over lange perioder (særlig vintersesongen).²¹⁵ Groningen-feltet er så «nærme» gassmarkedet at det til en viss grad faktisk erstatter behovet for kunstige gassoppbevaringssteder og dessuten varmtvannstanker for sluttbrukerne.²¹⁶

Gass kan også hentes fra gasslagere.²¹⁷ Disse er antatt å ville bli viktigere i årene som kommer, ettersom halve Groningen-feltet er utvunnet.²¹⁸ GTS kontrollerer et lager med L-gass, noe som er viktig av hensyn til forsyningssikkerheten til sluttbrukerne.²¹⁹

Ønsket om å bevare Groningen-feltet har videre ført til at GTS må forsøke å hente gass fra andre steder.²²⁰ GTS har således gått ut i markedet med et såkalt «call for interest» til større gassprodusenter i markedet angående langvarig levering av gassvolumer til GTS.²²¹ Målet er å finne gassprodusenter som kan sørge for GTS ønskede inn- og utkapasiteter hver dag hele året. Jeg går ikke nærmere inn på innholdet av de avtalene GTS har sluttet med produsentene.²²²

Når det er for mye gass i systemet, må gass tas ut av systemet. Dette gjøres først og fremst ved å injisere gass i gasslager.²²³ Et alternativ kan også være at GTS selger overskudd av gass til brukerne av systemet, og at gass på denne måten blir tatt ut av systemet. Jeg har imidlertid ikke funnet noen eksplisitte bestemmelser om salg av gass fra operatøren til brukerne av systemet. Likevel

²¹⁴ Neef s. 249. Også noen mindre felter kan raskt tilføre gass til systemet, se *Bentham* s. 5.

²¹⁵ *Van Beuge* s. 331 og *Frontier Economics* s. 27.

²¹⁶ Sml. motsetningsvis for Storbritannia hvor det er nødvendig med slike oppbevaringssteder i transmisjonssystemet, jf. *The Brattle Group* s. 9.

²¹⁷ Dette kan være et uttømte gassfelt, salthuler eller LNG-gasslagere, se *Bentham* s. 5.

²¹⁸ *Van Beuge* s. 353. Artikkelen ble publisert januar 2004.

²¹⁹ Se *Frontier* s. 26.

²²⁰ Om feltets rolle i det nederlandske gassnettverket, se punkt 1.2.1 foran.

²²¹ 10-20 år, jf. brev fra GTS til skipere av 3. februar 2006. I Nederland er det ikke tilrettelagt for et marked hvor operatøren kan kjøpe gass, sml. motsetningsvis det britiske On-the-Day Commodity Market hvor den National Grid NTS (operatøren) kan kjøpe gass, se *Hegna* s. 79 flg.

²²² Alt samles under en såkalt «Master Agreement», se GTS' informasjon om «Tender Flexibility Service 2007» av 26. april 2006.

²²³ *Frontier* s. 25.

innebærer GTS' balanseringstjenester for transport og salg av gass at gassmengder blir tilført GTS. Denne gassen kan GTS selge til brukerne av systemet igjen, dvs. i de tilfeller hvor brukerne er i negativ ubalanse. Dette er for øvrig ikke betegnet som salg, men som en balanseringskostnad hvor vedkommende bruker må betale for gassen. Slik ubalanse innebærer også at brukeren blir ilagt en tilleggsavgift. Disse kostnadene blir gjennomgått i punkt 5.6.1 nedenfor.

5.3 Balanse mellom entry- og exit-gass

Balanse mellom skipers entry- og exit-gass er nødvendig, utover den fleksibilitet som GTS kan yte, for å opprettholde systemets mulighet til å transportere gass på en effektiv og sikker måte. I dette punktet er temaet hvordan balanse mellom skipers fysiske entry- og exit-gass beregnes i det nederlandske gasstransportsystemet.²²⁴

Balansen mellom entry- og exit-gass undersøkes hver time. Andre land har valgt balansering på dagsbasis, noe som innebærer større fleksibilitet for de aktuelle skiperne.²²⁵ Imidlertid er ikke dette mulig for det nederlandske systemet, ettersom infrastrukturen her er annerledes oppbygget og en eventuell endring representerer en høy kostnad.²²⁶

Selve beregningen av balansen foretas ved at uttak av gass på et exit-punkt måles mot inntak av gass på et entry-punkt 2 timer senere.²²⁷ Skipere er slikt sett gitt en to timers «kreditt» på å sørge for at uttak og inntak stemmer overens. Dette innebærer at den nødvendige balansen innenfor en skipers portefølje opprettholdes når forskjellen mellom samlet uttak fra et exit-punkt mellom eksempelvis kl. 10.00-11.00 er lik (eller innenfor for de akseptable avvik) samlet inntak på et entry-punkt kl. 12.00-13.00.²²⁸ Skiper er gjennom denne ordningen gitt en viss fleksibilitet til å sørge for at det ikke oppstår

²²⁴ Slik entry- og exit-gass er i utgangspunktet ikke begrenset til de fysiske levering og avtak i systemet, men også hva brukeren tilfører sin portefølje gjennom kjøp og salg av gass i systemet. Se mer om dette i punkt 5.6.1.

²²⁵ Detter er tilfellet i Storbritannia, jf. blant annet UNC TPDE 5.1.1.

²²⁶ Se <http://www.gastransportservices.com/gastransport/en/2006/gastransportservices/faq>.

²²⁷ TSC 4.A.1.1 første avsnitt. Ordningen kalles for «timeshift $t=t+2$ », jf. brev fra GTS til skipere av 14. oktober 2005.

²²⁸ Når det gjelder «wheeling», «shorthaul» og TTF-porteføljer er det fortsatt det gamle systemet som regjerer, dvs. at gass skal settes inn og tas ut på samme timen, jf. TSC 4.A.1.2 og 4.A.1.3.

ubalanse i porteføljen. Skiper skal for så vidt forsøke å opprettholde et samsvarende inn- og uttak av gass på entry- og exit-punkt.²²⁹

Dersom skiper har tatt ut mer gass enn hva som er levert i systemet, kan han sies å være i negativ ubalanse.²³⁰ Omvendt er skiper i positiv ubalanse dersom han har levert mer gass enn hva som er tatt ut.²³¹

5.4 Toleransegrenser som fleksibilitetstjeneste

5.4.1 Innledning

GTS yter fleksibilitet til skiperne ved å akseptere visse avvik i en skipers inntak og uttak av gass, dvs. i skipers portefølje. Denne fleksibiliteten kalles for toleranse og er en følge av at GTS kan håndtere avvik av entry- og exit-gass innenfor kortere perioder, jf. blant annet «linepack».²³²

GTS opererer med ulike toleransegrenser i denne sammenheng: toleranse på timesbasis (aksepterte avvik innenfor en gasstime), kumulativ toleranse (aksepterte avvik for samlede gasstimer i løpet av en dag) og daglig margin (akseptert avvik på dagsbasis). Reglene for de to førstnevnte er forholdsvis like og behandles samlet.

5.4.2 Toleranse for avvik i løpet av en eller flere gasstimer («*hourly and cumulative tolerance*»)

Toleranse på timesbasis går ut på at GTS aksepterer en prosentvis ubalanse per portefølje per time.²³³ Kumulativ toleranse innebærer en aksept av ubalanse per portefølje for de fortløpende samlede timene med transport av gass i løpet av en gassdag.²³⁴

De to typene av toleranse er gitt forskjellige verdier alt etter størrelsen på skipers gassportefølje. Det opereres med tre ulike toleranseverdier eller

²²⁹ TSC 4.A.1.1 femte avsnitt. Kravet følger også av «reasonable and prudent operator»-standarden, jf. TSC 4.B.4.

²³⁰ På samme måte som systemet som helhet kan være i negativ ubalanse, se punkt 5.2. foran.

²³¹ På GTS' hjemmeside brukes benevnelsene «surplus» og «shortage», hvor «surplus» er de tilfeller hvor skiper setter inn mer gass enn hva som blir tatt ut og «shortage» hvor skiper tar ut mer enn hva som blir satt inn. Jeg forholder meg imidlertid til benevnelsene i brødteksten.

²³² Punkt 5.2 foran.

²³³ TSC 1.3 «hourly tolerance» .

²³⁴ TSC 1.3. «hourly cumulative tolerance». En «gassdag» er i TSC 1.3 definert som tidspunktet kl. 06.00 til kl 06.00 dagen etter.

toleransegupper. For å avgjøre størrelsen på porteføljene legges følgende beregningsmåte til grunn: Kontrahert entry-kapasitet pluss kontrahert exit-kapasitet delt på 2. Toleransegruppe 1 omfatter porteføljer med størrelse fra 0-250 000 m³/per time. Gruppe 2 omfatter porteføljer med størrelse mellom 250 000-1 000 000 m³/per time. Endelig omfatter toleransegruppe 3 kapasitetsrettigheter for gassvolum over 1 000 000 m³/per time.

Det er imidlertid viktig å merke seg at det nederlandske systemet opererer med et «passing through»-prinsipp.²³⁵ Dette vil si at en portefølje over 1 000 000 m³/per time kun blir gitt toleransegrensen i gruppe 3 for den del av kapasiteten som overstiger dette volum.

Hver toleransegruppe er gitt en prosentvis toleranse. Denne blir beregnet en gang i året og da ut fra den foreliggende kontraherte kapasitet i det nederlandske gassnettverket. Det tas videre hensyn til omfanget og uvissheten av antall porteføljer, samt den usikkerhet som gassmarkedet står overfor.²³⁶ Dersom antall porteføljer eller størrelsen av visse porteføljer øker drastisk, har GTS rett til å fastsette toleransegrenser på månedlig basis.

Det er foreløpig ikke gitt noen toleransegrenser for hele 2006, kun for januar 2006. Det følger imidlertid av GTS' hjemmeside at disse vil gjelde for hele året, så langt det ikke skjer en drastisk økning av porteføljer og porteføljestørrelser. Dette må anses som et rimelig forbehold: Jo flere som kontraherer kapasitet, jo større risiko er det for at systemet vil komme i ubalanse. Dette kan forhindres ved å sette strengere krav til skiperne, slik at disse er mer påpasselige med å holde sine porteføljer i balanse.

Toleransegrensene er publisert på GTS' hjemmeside.²³⁷ Toleranse på timesbasis er gitt følgende prosentsatser: 26 % for gruppe 1, 12,8 % for gruppe 2 og 5,7 % for gruppe 3. Kumulativ toleranse er gitt prosentsatser med 104 % for gruppe 1, 51,2 % for gruppe 2 og 22,8 % for gruppe 3. Hvordan disse satsene faktisk forholder seg til de ulike porteføljene, dvs. hvordan akseptabel/uakseptabel ubalanse beregnes, gjennomgås i punkt 5.6 nedenfor.

De ovennevnte toleranseverdiene eller toleransegruppene representerer for så vidt ingen faste satser. De er nemlig avhengig av den aktuelle temperaturen i Nederland. Det tas utgangspunkt

²³⁵ Dette følger av brev fra GTS til skipere av 14. oktober 2005 (side 3) og <http://www.gastransportservices.com/gastransport/en/2006/balancing/toleranceassignment>.

²³⁶ Se <http://www.gastransportservices.com/gastransport/en/2006/balancing/>.

²³⁷ TSC 4.A.2.2.

i den effektive temperaturen, dvs. under hensyn til vinden, i byen de Bilt i Nederland.²³⁸ Toleransesatsen på timesbasis minskes lineært for temperatur under 0 °C til 2 % for temperatur på -17 °C. For kumulativ toleranse minskes satsen også lineært fra 0 °C, men til 4 % for temperatur på -17 °C.

Det bør videre sies at de ovennevnte grenser gjelder i forhold til den ordning som er gjennomgått i punkt 5.3 foran, hvor skiper leverer gass 2 timer etter at gass er avtatt. Skiper kan imidlertid velge en annen ordning hvor balansen beregnes under en kortere tidsramme, dvs. at gass skal settes inn og tas ut innenfor den samme timen.²³⁹ Toleransegrensene blir i dette tilfellet redusert med 25 % for alle standard toleransesatser.²⁴⁰

Det kan stilles spørsmålsteget ved hvorfor GTS har valgt å *redusere* toleransegrensene i et slikt tilfellet. I førstnevnte tilfellet yter jo GTS en større fleksibilitet til de respektive skiperne: Det må jo antas å være enklere å kontrollere hvor mye som skal settes inn enn det som tas ut. Uttak av gass er hovedsakelig tilknyttet gassalgsavtaler med større forbrukere, industri m.v. og her er kan det være en viss usikkerhet om vedkommende bruker faktisk mottar det avtalte volum.²⁴¹ Inntak av gass kan lettere kontrolleres ved at produksjonen for de aktuelle feltene stoppes eller intensiveres.

Slikt sett har mange skipere stilt seg uforstående til reduksjon av toleransegrensene ved balanseberegning av inn- og uttak i løpet av den samme timen. I brevet hvor GTS presenterte muligheten til å velge beregning av balanse innenfor en time var det som nevnt fastslått at de respektive toleransegrensene skulle reduseres med 25 %. Etter forhandlinger med ulike skipere, deriblant Norsk Hydro, ble imidlertid en prosentvis reduksjon på 10 % fastsatt som en provisorisk ordning for 2006.²⁴²

Det må imidlertid sies at beregning av balanse av entry- og exit-gass innenfor en time ikke kan anses å være et stort problem for en skiper med tilgang til egne produksjonsfelter. Så lenge det hele tiden produseres gass og det foreligger gassalgsavtaler med sluttforbrukere, representerer ikke dette en problematisk ordning. For disse aktørene kan det faktisk være nødvendig å velge t=t regime, ettersom det er mer kostnadseffektivt å la feltene jevnlig produsere gass. Det er

²³⁸ TSC 4.A.2.1.

²³⁹ Tilbudet er ikke forfattet i TSC, men følger av brev fra GTS til skipere av 14. oktober 2005, se også <http://www.gastransportservices.com/gastransport/en/2006/balancing/>.

²⁴⁰ Jf brev fra GTS til skipere av 14. oktober 2005 (side 1).

²⁴¹ Gjennom reglene om nominering og matching, gjennomgått i punkt 4.4 foran.

²⁴² Se <http://www.gastransportservices.com/gastransport/en/2006/balancing/timeshift>.

også et faktum at kun 20% av skiperne i markedet har valgt ordningen med balanseberegning innenfor en tidsperiode på 2 timer.²⁴³

5.4.3 Toleranse for avvik i løpet av en dag («*daily margin*»)

Toleranse for avvik i løpet av en dag er ikke fastslått direkte i transportavtalen. Det følger imidlertid av GTS' hjemmesider at denne skal settes til 2 % av den kontraherte transportkapasiteten til en skiper.²⁴⁴

Et spørsmål i denne sammenheng er om toleransegrensen skal fordeles på entry- og exit-punktene, slik at det kun ytes 1 % toleranse av den kontraherte kapasitet for det totale inntaket på ulike punktene. Dette må antas å svares bekreftende. Det er nemlig ikke som ved reglene om toleranse av kapasitetsoverskridelser uttrykkelig fastslått at det skal skilles mellom entry- og exit-punkt ved fastsettelse av toleransegrenser.²⁴⁵

Denne prosentsatsen er likevel ikke gjeldende for de neste årene. Det er i stedet bestemt at daglig toleranse for 2006 er 36 %, for 2007 18 % og for 2008 10 %. Disse satsene er presentert på GTS' hjemmeside og avviker fra de satsene har blitt fremlagt tidligere.²⁴⁶ Ettersom informasjonen om dette på hjemmesiden er oppdatert i mai 2006, må det således legges til grunn at det er disse som er de gjeldende satser.²⁴⁷

Hvordan daglig toleranse forholder seg til det transporterte daglige volum gjennom systemet, dvs. hva som anses som akseptable/uakseptable avvik, gjennomgås i punkt 5.6.4 nedenfor.

5.4.4 Utvidelse av toleransegrenser - Combiflex

I tillegg til de standardiserte toleransegrensene som er gjennomgått foran, tilbyr GTS en tjeneste hvor toleransegrensene utvides. Denne tjenesten kalles for Combiflex og ble tilbudt til skiperne f.o.m. januar 2006.²⁴⁸

Som nevnt i punkt 5.4.1 er de standardiserte toleransegrensene et utslag av det nederlandske gassrørledningsnettets mulighet til å kunne håndtere både negativ og positiv ubalanse i kortere perioder. En ytterligere økning av

²⁴³ Jf. «Publication of presentations Shippers' Meeting of 7 February 2006».

²⁴⁴ Se <http://www.gastransportservices.com/gastransport/en/2006/balancing/>.

²⁴⁵ Se TSC 4.A.5.2. Sml. også TSC 2005-2 hvor en slik løsning var valgt.

²⁴⁶ Jf. brev fra GTS til skipere av 7. juli 2005.

²⁴⁷ Daglig toleranse er ellers bestemt uavhengig av temperaturen

²⁴⁸ Se brev fra GTS til skipere av 11. november 2005.

toleransegrensene forutsetter derfor at GTS kan kjøpe ekstra gassvolumer fra produsenter.²⁴⁹

Tjenesten er ikke inkludert i transportavtalen. Det er imidlertid gitt rom for tilretteleggelse av en slik fleksibilitetstjeneste i bilag 4 til gassforskriften.²⁵⁰ Det er her fastslått at reglene tilknyttet en slik tjeneste skulle ha vært innlemmet i bilaget, men at det på daværende tidspunkt (november 2005) ikke var mulig å gjøre dette.²⁵¹ Slikt sett er det gitt en hjemmel for å introdusere en fleksibilitetstjeneste uten at denne er nærmere detaljert. Etter min mening er dette for så vidt en fordel fra GTS' side. En slik hjemmel gjør det jo mulig å presentere nye og om mulig forbedrede de eksisterende fleksibilitetstjenester.

Combiflex-tjenesten var betinget av at det nederlandske energi- og konkurransetilsynet (DTe/NMa) konkluderte med at Gasunie Trade & Supply hadde en dominerende markedsposisjon på fleksibilitetsmarkedet.²⁵² Det følger av den nederlandske gasslov at fleksibilitetstjenester skal tilbys dersom Gasunie har en dominerende posisjon i fleksibilitetsmarkedet.²⁵³

Combiflex-tjenesten innebærer konkret at skiper godskrives ytterligere toleranse på times- og dagsbasis. Det dreier seg ikke om en standardisert økning. Tjenesten er delt opp i enheter, slik at skiper kan utvide sine toleransegrenser alt etter hvor mange enheter med Combiflex som kjøpes. Det skilles mellom to ulike enheter av Combiflex, Combiflex A og Combiflex B.

Kjøp av én enhet med Combiflex A medfører at toleransegrensene for positiv og negativ ubalanse i en skipers portefølje øker med 1 m³ for toleranse på timesbasis, 1 m³ for kumulativ toleranse og 24 m³ for daglig toleranse.²⁵⁴ Det er ikke uvanlig at en skiper kjøper flere enheter med Combiflex og således øker toleransegrensene i et større omfang.

²⁴⁹ Se brev fra GTS til skipere av 30. november (side 1), samt bilag 4 til brevet punkt 9. Dette må også sees i sammenheng med GTS' utsendelse av et såkalt «call for interest» i brev av 3. februar 2006 hvor skipere er forespurt om muligheten til å levere større gassvolum til GTS i en periode på mellom 10-20 år.

²⁵⁰ Transportvoorwaarden punkt 2.3.

²⁵¹ Jf. særlig tidspunktet for avgjørelsen fra DTe/NMA om at en ny fleksibilitetstjeneste skulle tilbys (dvs. desember 2005).

²⁵² Jf. beslutning med navn «Methodebesluit flexibilitetsdiensten» av 5. desember 2005. Denne beslutningen bygger på en rapport av Frontier Economics som ble utarbeidet for DTe, «Research into Flexibility Services – Final Report». Rapporten ble ferdigstilt i mars 2005.

²⁵³ Jf. gassloven artikkel 10a bokstav d) og artikkel 53.

²⁵⁴ Bilag 4 punkt 8 første avsnitt i brev fra GTS til skipere av 30. november 2005.

Kjøp av én enhet med Combiflex B innebærer også en økning av de samme toleransegrenser, men her skilles det mellom positiv og negativ ubalanse i porteføljen. Toleransegrensen for negativ ubalanse øker med tilsvarende volum som Combiflex A. Toleransegrensen for positiv ubalanse øker imidlertid her kun med $1/3 \text{ m}^3$ for toleranse på timebasis og kumulativ toleranse. Den daglig toleransen økes videre med bare 8 m^3 .²⁵⁵

Tilbudet av Combiflex er som nevnt foran avhengig av at GTS inngår avtaler med produsenter om levering av gass. Tilbudet av Combiflex vil slikt sett være begrenset. Tildeling av Combiflex A og B skjer derfor etter en «pro rata»-metode. Jeg går ikke nærmere inn på dette.²⁵⁶

Fleksibilitetstjenesten kan ikke kontraheres på et hvilket som helst tidspunkt. Skiperne har kun 4 muligheter i løpet av 2006 til inngå avtale om en slik tjeneste. Det dreier seg om fastsatte tidsfrister for innsending av forespørsel om slik tjeneste. Disse blir presentert fortløpende i brev fra GTS til skiperne.²⁵⁷

Kostnaden for Combiflex varierer ut fra hvilken type Combiflex som kontraheres. Prisene for Combiflex i 2006 har ligget på ca. €100 per enhet.²⁵⁸

5.4.5 Omsetning av toleransegrenser

Toleransegrensene kan videre omsettes mellom brukerne av systemet.²⁵⁹ Det er kun toleransegrenser på timesbasis og kumulativ toleranse som kan selges og kjøpes.²⁶⁰ Salg av toleransegrenser fra en skiper til en annen innebærer at kjøpende skiper øker sine toleransegrenser og at selgende skiper reduserer sine toleransegrenser. Et salg av alle toleransegrenser på et entry- og exit-punkt medfører slikt sett at skiper ikke har noen fleksibilitet i forhold til avviket mellom entry- og exit-gass.

Omsetning av toleransegrenser er gjenstand for et behandlingsgebyr på €118 per handel eller avtale.²⁶¹

²⁵⁵ Bilag 4 punkt 8 annet avsnitt i brev fra GTS til skipere av 30. november 2005.

²⁵⁶ Se for øvrig bilag 1 til brev fra GTS til skipere av 30. november 2005.

²⁵⁷ De to første fristene var henholdsvis i midten av desember 2005 og januar 2006. De to siste fristene for 2006 var i slutten av april og midten juli.

²⁵⁸ Se publiserte priser på <http://www.gastransportservices.com/gastransport/en/2006/news>.

²⁵⁹ TSC 5.5.1.

²⁶⁰ TSC 2.9.10. Daglig toleranse kan ikke trades mellom brukerne, da dette ikke er definert som en toleransegrense i transportavtalen, men kun som en daglig margin for porteføljene, se <http://www.gastransportservices.com/gastransport/en/2006/gastransportservices/faq>.

²⁶¹ TSC 5.5.1, jfr. TSC Appendix 1 c).

5.5 Øvrige fleksibilitetstjenester

5.5.1 Innledning

I fremstillingen foran er det gitt en oversikt over det som kan kalles den overordnede fleksibilitetstjenesten som ytes fra GTS' side, nemlig toleransegrensene. Formålet med dette avsnittet er å se nærmere på hvilke andre fleksibilitetstjenester som er tilgjengelig i det nederlandske gassnettverket. Dette henspeiler seg både på ytterligere fleksibilitet som ytes av gassoperatøren, men også fleksibilitet som skiperen selv kan oppnå i markedet.

For det første skal jeg gi en oversikt over en balanseringstjeneste som kalles for «online balancing», jf. punkt 5.5.2 nedenfor. Denne tjenesten avlaster skipers egen håndtering av ubalanse, og gjelder for skipere som kontrollerer et eget gasslager eller gassfelt. Operatøren gis rett til å benytte skipers gasslager og sørge for at skipers eventuelle ubalanse mellom entry- og exit-gass rettes opp ved inn- eller uttak av gass fra eller til et slikt lager.²⁶²

For det andre vil jeg kort redegjøre for hvordan skipere bruker APX som et balanseringsverktøy, jf. punkt 5.5.3. APX er som nevnt innledningsvis en gassbørs som ble opprettet i februar 2005. Dette er ikke å anse som en fleksibilitetstjeneste fra GTS' side, men en fleksibilitet som skipere (og tradere) selv kan oppnå.

5.5.2 Online balancing

«Online balancing» er en tjeneste hvor operatøren gis kontroll over en skipers gasskilde med det formål å balansere skipers portefølje ved eventuell positiv eller negativ ubalanse.²⁶³ GTS får ved dette fullmakt til å operere gasskilden innenfor nærmere betingelser som avtales mellom partene. Jeg kommer tilbake til disse betingelsene i avsnittet nedenfor. Skipers gasskilde kan eksempelvis være gasslager eller et gassfelt.²⁶⁴ Tjenesten må ut fra dette bare anses aktuell for større etablerte gassaktører.

Online balancing med utgangspunkt i et gasslager må holdes atskilt fra GTS bruk av slike oppbevaringskilder for å opprettholde systemets integritet. Dette er et fleksibilitetsspørsmål

²⁶² TSC Appendix 7 punkt 6 og 7.

²⁶³ TSC Appendix 7, punkt 2. En avtale om denne tjeneste inngås for 12 måneder, jf. TSC 2.7 flg.

²⁶⁴ Se definisjon av gasskilde i TSC Appendix 7 punkt 1.

som ikke henspiller seg på skiperne, men kun på GTS' ansvar for å holde gasstransportsystemet i balanse.²⁶⁵

Før GTS påtar seg oppgaven med å balansere en eller flere av skipernes porteføljer, foretas det en vurdering av den aktuelle gasskilden som skiper presenterer for GTS.²⁶⁶ Denne vurderingen går blant annet ut på tilgangen til fast kapasitet på entry- og exit-punkt tilknyttet kilden. Videre vurderes hvilke muligheter det er for å redusere eller øke hastigheten av gasstrømmingen fra kilden, og hvilke muligheter GTS har til å kontrollere kilden.

Det stilles krav til at skiper gir GTS tilgang til et måleapparat som fortløpende gir informasjon om kildens yteevne.²⁶⁷ Skiper skal dessuten gi GTS en oversikt over forskjellen mellom inn- og uttak av gass innenfor den aktuelle porteføljen som GTS er gitt i oppgave å balansere. Denne oversikten må fremlegges hver time, jf. den nederlandske ordningen med toleranse på timebasis. Dette er naturlig, ettersom GTS' oppgave i denne sammenheng er å avhjelpe den ubalanse som eventuelt har oppstått i skiperens portefølje.

Når selve tjenesten starter, gis GTS full rådighet over kilden innenfor «the flexibility range».²⁶⁸ Dette er definert som

«the range between the maximum capacity of the source and the minimum capacity of the source that is put to the disposition of GTS in order to perform the OLB service».²⁶⁹

Fastsettelsen av denne rekkevidden er altså helt avgjørende for innholdet av tjenesten. Jo større tilgang GTS er gitt til kilden, jo mindre vil muligheten være for at skiperen skal komme i ubalanse. Dette er imidlertid et kostnadsspørsmål for skiperen.

Online balancing-tjenesten er gjenstand for to tariffer, en fast og en variabel. Skiper må for det første betale et inngangsgebyr på €10 000.²⁷⁰ Dersom det blir endringer i kildens parametere, dvs. de forhold som er gjenstand for vurdering fra GTS før tjenesten iverksettes,²⁷¹ vil et tilleggsgebyr kunne bli ilagt.²⁷²

²⁶⁵ *Frontier Economics* s. 25 flg. og punkt 5.2 foran.

²⁶⁶ Se TSC Appendix 7 punkt 3, bokstav a)-i).

²⁶⁷ TSC Appendix 7 punkt 4.

²⁶⁸ TSC Appendix 7 punkt 5.

²⁶⁹ Se TSC Appendix 7 punkt 1.

²⁷⁰ TSC Appendix 7 punkt 10, jf. TSC Appendix 1 c).

²⁷¹ Tilgangen til fast kapasitet, GTS' kontroll over kilden m.m., se TSC Appendix 7 punkt 3 bokstav a)-i).

²⁷² TSC Appendix 7 punkt 10, jf. TSC Appendix 1 c).

5.5.3 APX som balanseringsverktøy

Gassbørsen APX kan brukes som et balanseringsverktøy for skiperne i det nederlandske gasstransportsystemet. Med balanseringsverktøy mener jeg skipers egen mulighet til å balansere sin gassportefølje i nettverket. Som nevnt i punkt 1.2.2 er det brukerens nettobalanse i systemet som er avgjørende. Denne nettobalansen måles ut fra fysiske inn- og uttak og kjøp og salg av gass i entry-exit systemet.

Sammen med APX kan det derfor sies å eksistere 3 variabler for en brukers mulighet til å opprettholde sin nettobalanse i systemet; fysiske inn- og uttak, kjøp og salg på TTF og kjøp og salg av gass gjennom APX. Forskjellen mellom TTF og APX er at sistnevnte må sees på en fleksibilitetstjeneste som eksisterer i markedet, og ikke en tjeneste som ytes av gassoperatøren.

Gassbørsen er ved dette et alternativ til de bilaterale gassalgene som kan gjøres gjennom TTF-systemet. Gassvolumer som omsettes på TTF kan som nevnt bidra til å balansere en skipers portefølje, men forutsetter at skiper har inngått gassalgsavtaler med spesifikke gasskjøpere eller gasselgere på TTF. APX blir derfor et viktig balanseringsverktøy dersom skiper for eksempel har solgt mer gass i løpet av en dag enn hva han klarer å levere. Dersom det ikke er inngått noen avtaler om gasskjøp med andre brukere av systemet for denne dagen, kan skiper legge inn tilbud på APX og sørge for at nødvendige gassvolumer tilføres hans totale gassportefølje.

Børsen er åpen for handel på døgnbasis gjennom hele året, og det er mulig å handle gassvolumer på et marked som kalles «Gas balance of day» hvor en fast størrelse omsettes.²⁷³ Dersom en skiper er i ubalanse i løpet av en dag, kan skiper slikt sett forhindre at ubalansen overskrider de standardiserte toleransegrenser ved å sørge for kjøp eller salg av gassvolumer på børsen. Det er ikke uvanlig at større produsentselskaper har trading-avdelinger som kjøper og selger gass på APX alt etter hvilke ubalanser som har oppstått i løpet av en dag.²⁷⁴

Jeg kommer nærmere tilbake til inngåelse og oppfyllelse av gassalgsavtaler på denne børsen i punkt 8.5.2 og 8.5.3 nedenfor.

²⁷³ Jf. APX' TTF Rules Annex 8. Mer om hvilke andre markeder APX tilbyr i punkt 8.5 nedenfor.

²⁷⁴ For eksempel Norsk Hydro.

5.6 Følger av ubalanse mellom skipers entry- og exit-gass

5.6.1 Innledning

I dette punktet er temaet hvilke følger det har for skiper at det oppstår ubalanse i en skipers portefølje. Dette oppstår dersom skipers totale gassportefølje ikke er i balanse, under hensyntagen til gass som er fysisk levert eller avtatt eller gass som satt inn eller tatt ut gjennom kjøp og salg av gass i systemet. Ettersom dette punktet er lagt under temaet tilgang til transporttjenesten forutsetter jeg at ubalanse har oppstått som følge av avvik mellom fysiske leveringer og avtak i systemet. Jeg benytter meg uansett av terminologien avvik mellom entry- og exit-gass når jeg skal redegjøre for følgende av avvik en portefølje. I denne sammenheng er det viktig å merke seg at entry-gass og exit-gass både kan bety fysiske leveringer og avtak, men også kjøp og salg av gass (virtuell entry- og exit-gass).²⁷⁵

Ubalanse i en skipers portefølje må sees i sammenheng med de eksisterende toleransegrenser, slik at visse avvik likevel er akseptert.²⁷⁶ Som beskrevet i punkt 5.4. foran eksisterer det tre ulike toleransegrenser; toleranse for avvik i løpet av en time, toleranse for avvik av samlet volum på timesbasis i løpet av en dag og toleranse for avvik i løpet av en dag. Avvikene mellom levering eller avtak er derfor oppdelt på tilsvarende måte, se henholdsvis punkt 5.6.2, 5.6.3 og 5.6.4.

I tillegg til avvik mellom entry- og exit-gass, kan skiper fysisk sette inn eller ta ut gass som overstiger transportkapasiteten. Av hensyn til denne avhandlingens rammer går jeg imidlertid ikke inn på dette temaet.

De ovennevnte avvikene innebærer at operatøren må foreta en fysisk balansering av systemet. Det er skiperen som må bære kostnadene ved en nødvendig balansering av hans gassportefølje. Her må det skilles mellom negativ og positiv ubalanse.

Ved negativ ubalanse bygger balanseringskostnadene for det første på en markedsprisfaktor. Dette vil si at skiper må betale for den gassen GTS har hentet inn i systemet på basis av kursrelaterte priser. For det andre blir skiper

²⁷⁵ Se som illustrasjon informasjonsbrosjyre fra GTS av 28. november 2005, «Services included» punkt 3.4.

²⁷⁶ Jeg tar i det følgende ikke hensyn til skiperes eventuelle utvidelse av toleransegrenser gjennom Combiflex-tjenesten. Ubalanse som ligger innenfor toleransegrensene må det imidlertid betales for på slutten av en gassdag. Det er den samlede ubalansen i løpet av en dag som det skal betales for. Se mer om dette i punkt 5.6.4 nedenfor.

ilagt en tilleggsavgift som skal tilsvare GTS' håndtering av den aktuelle ubalansen. Denne tilleggsavgiften bygger også på en kursrelatert pris, men ut fra en prosentvis andel av denne.

Ved positiv ubalanse betaler GTS et beløp til skiper tilsvarende en kursrelatert pris for den overskytende gassen.²⁷⁷ Skiper blir imidlertid ilagt en tilleggsavgift som skal tilsvare GTS' håndtering av den aktuelle ubalansen. Tilleggsavgiften bygger også her på en kursrelatert pris. Det er denne tilleggsavgiften som representerer balanseringskostnaden ved negativ ubalanse.

Denne kursrelaterte prisen varierer avhengig av hva slag ubalanse det dreier seg om. Det er valgt en ordning hvor det hensyntas tre forskjellige kurspriser: APX-TTF «day ahead»-indeksen, APX-Zeebrugge «day ahead»-indeksen og APX Gas UK (NBP) «intra day»-indeksen.²⁷⁸ Disse tre indeksene vil for de relevante dagene (hvor det foreligger avvik) ofte ha forskjellige verdier.²⁷⁹ Valg av gasspris for de enkelte avvik i en skipers portefølje varierer som nevnt alt etter om det dreier seg om negativ eller positiv ubalanse. For negativ ubalanse i en skipers portefølje skal den høyeste gassprisindeksen legges til grunn, såkalt HGP.²⁸⁰ For positiv ubalanse skal den laveste gassprisindeksen benyttes, såkalt LGP.²⁸¹

Forskjellen kan begrunnes med at underskudd av gass i systemet representerer et større fareelement enn dersom det er overskudd av gass i systemet, i den forstand at for lite gass kan hindre transport av gass fordi trykket er for lavt i rørledningene. For mye gass i systemet er ofte ikke like faretruende, ettersom operatørene stort sett setter stopper for kapasitetskontrahering lenge før kapasiteten i rørledningene faktisk er maksimalt utnyttet. Dessuten kommer det faktisk at GTS sørger for å ha en restkapasitet i rørene i tilfelle energibehovet blir større enn antatt i for eksempel kalde perioder, jf. punkt 4.3.2 foran.

Når det gjelder valg av prisindeks bør det videre sies at det er gjort unntak for bruk av indeksen på NBP ved usedvanlig prisforskjell mellom kontinentet og Storbritannia.²⁸² Slike store forskjeller kan eksempelvis ha sitt utspring i

²⁷⁷ <http://www.gastransportservices.com/gastransport/en/2006/tariffinformation/>.

²⁷⁸ Disse er publisert på GTS' hjemmesider, jf. TSC 5.7.3. Se <http://www.gastransportservices.com/gastransport/en/2006/tariffinformation/gasprices>.

²⁷⁹ En løpende oversikt og oppdatering er gitt på <http://www.apxgroup.com/index.php?id=146>.

²⁸⁰ HGP=High Gas Price=Highest of the three gas prices.

²⁸¹ LGP=Low Gas Price=Lowest of the three gas prices.

²⁸² <http://www.gastransportservices.com/gastransport/en/2006/tariffinformation/gasprices>.

problemer med den fysiske gasstrømmingen mellom disse markedene.²⁸³ GTS skal informere skiperen om slike situasjoner i oversikten over de relevante gassprisene i begynnelsen av hver måned.

5.6.2 Avvik mellom entry- og exit-gass i løpet av en time

Avvik mellom hva skiper setter inn og tar ut av systemet må som nevnt sees i sammenheng de standardiserte toleransegrensene. Fra GTS' side er visse avvik akseptert. Følgende er bestemt i transportavtalen:

«For each hour the entry gas may differ from the exit gas up to the applicable hourly tolerance volume».²⁸⁴

Det avviket som innebærer en uakseptabel balanse må slikt sett beregnes etter at «hourly tolerance volume» er bestemt. Dette volumet beregnes på følgende måte, vist ved hjelp av et eksempel:²⁸⁵

En skiper skal i løpet av en dag sette inn 100 kWh i timen på et entry-punkt og ta ut tilsvarende mengde på et exit-punkt.²⁸⁶ Skiper er i toleransegruppe 1 og kan således være i en prosentvis ubalanse på 26 % per time.²⁸⁷ Skiper *setter inn* 90 kWh den første timen, 100 kWh den andre og 130 kWh den tredje timen. Vedkommende *tar ut* 80 kWh den første timen, 140 kWh den andre timen og deretter 90 kWh den tredje timen på et exit-punkt. Den første timen er skiperen i positiv ubalanse på 30 kWh. Dette representerer en prosentvis ubalanse på 30 %. Det vil si at vedkommende skiper for den første timen er 4 % i ubalanse, m.a.o. en ubalanse på 4 kWh, utover den aktuelle toleransegrensen. Med samme fremgangsmåte er skiperen 14 kWh i «uakseptabel» ubalanse for henholdsvis time 2 og time 3.

Neste punkt blir å avgjøre hvor mye vedkommende skiper må betale for disse overskridelsene.²⁸⁸ Denne kostnaden bygger som nevnt foran på en kursrelatert gasspris. Det skilles mellom negativ og positiv (uakseptabel) ubalanse.

²⁸³ Slik jeg kan se er imidlertid ikke dette aktuelt før BBL-rørledningen er operativ fra 1. desember 2006.

²⁸⁴ TSC 4.A.1.1 annet avsnitt.

²⁸⁵ Jeg forutsetter her at temperaturen er 0 °C, slik at de relevante toleransegrensene ikke blir ytterligere hevet.

²⁸⁶ Disse punktene kan også være virtuelle, dvs. representere kjøp og salg av gass i gassnettverket, jf. punktet foran.

²⁸⁷ Jf. punkt 5.4.2 foran.

²⁸⁸ Bøter ilegges for så vidt sammen for de ulike typer av ubalanse som kan oppstå, jf. TSC 4.A.4.1.

Ved negativ ubalanse må skiper betale en pris tilsvarende markedsprisen for gassen den dagen pluss en tilleggsavgift. Beregningsmåten blir som følger: Det uakseptable volum multiplisert med 115 % av den høyeste gassprisindeksen.

Ved positiv ubalanse kjøper GTS gass av skiper, men til en lavere pris enn markedspris. Denne reduksjonen av markedsprisen er å anse som selve tilleggsavgiften ved positiv ubalanse. Beregningsmåten blir her som følger: Det uakseptable volum multiplisert med 90 % av den laveste gassprisindeksen.²⁸⁹

5.6.3 Avvik mellom samlet entry- og exit-gass i løpet av en dag

Avvik mellom hva skiper setter inn og tar ut av systemet må også sees i sammenheng de med standardiserte toleransegrensene. Følgende er bestemt i transportavtalen:

«For each hour in a gas day the sum of the hourly differences between the entry gas and the exit gas shall not exceed the applicable cumulative tolerance volume».²⁹⁰

Det avviket som innebærer en uakseptabel balanse må slikt sett beregnes etter at «cumulative tolerance volume» er bestemt. Jeg tar her utgangspunkt i et eksempel hvor skiper skal sette inn og ta ut 1000 kWh hver time i løpet av en gassdag. Skiper forutsettes å være i toleransegruppe 1 og kan således være i en prosentvis ubalanse på 104 % for det samlede nominerte gassvolum for denne dagen.²⁹¹

Skiper har den første timen en positiv ubalanse på 400 kWh, den andre timen en negativ ubalanse på 800 kWh, den tredje timen en negativ ubalanse på 700 kWh, den fjerde timen positiv ubalanse på 100 kWh og den femte timen en negativ ubalanse på 600 kWh. Overført til regelen om kumulativ toleranse vil skiperen være i positiv ubalanse på 400 kWh den første timen, negativ ubalanse på 400 kWh den andre timen, negativ ubalanse på 2100 kWh den tredje timen, negativ ubalanse på 2000 kWh for time fire og negativ ubalanse på 2400 kWh den femte timen.

²⁸⁹ Dette fremgår ikke klart av verken TSC eller GTS' hjemmesider, men er bekreftet av Jan Klaver, Sales Manager Front Office, Gas Transport Services. Positiv ubalanse kan således sies å være beheftet med en tilleggsavgift tilsvarende 10 % av den relevante gassprisen. Dette er også slik GTS har informert om overskridelsesavgiftene på sine hjemmesider, se <http://www.gastransportservices.com/gastransport/en/2006/tariffinformation/imbalance>.

²⁹⁰ TSC 4.A.1.1 tredje avsnitt.

²⁹¹ Jf. punkt 5.4.3 foran.

Det må deretter avgjøres om dette er en positiv og negativ ubalanse som går ut over den gjeldende toleransesatsen på 104 %. Med en portefølje på 1000 kWh vil kun time tre og fem representere et uakseptabelt avvik på henholdsvis 96 kWh og 396 kWh.

Det er den timen hvor ubalansen var størst, både for timen med størst underskudd og timen med størst overskudd, som er utgangspunktet for beregningen.²⁹² Balanseringskostnadene bygger også her på en kursrelatert pris.

For negativ ubalanse må skiper betale for det uakseptable gassvolumet multiplisert med den høyeste gassprisindeksen. I tillegg ilegges en bot eller avgift tilsvarende 100 % av denne gassprisindeksen.

For positiv ubalanse betaler GTS til skiper for det overskytende volumet multiplisert med den laveste gassprisindeksen. Skiper må imidlertid betale en tilleggsavgift tilsvarende 100 % av denne gassprisen. GTS kan ved dette vederlagsfritt beholde den overskytende gassen for den timen hvor ubalansen var størst.

5.6.4 Avvik mellom daglig entry- og exit-gass

For avvik mellom inn- og uttak av gass er følgende bestemt i transportavtalen:

«At the end of each gas day the sum of the hourly differences between the entry gas and the exit gas in that gas day shall not exceed the daily tolerance volume».²⁹³

Som nevnt i punkt 5.4.3 foran er den daglige toleranse for 2006 satt til 36 %. Gassavvik mellom entry- og exit-gass utover denne toleransegrensen innebærer, som de foregående avvikstypene, at det legges til grunn en kursrelatert pris. Kostnadene i forbindelse med ubalanse for slikt avvik tilsvarende det som gjelder for kumulative avvik som gjennomgått i punktet foran. I forhold til beregningen av hva skiper må betale for negativ og positiv ubalanse viser jeg derfor til dette.²⁹⁴

I denne sammenheng er det viktig å merke seg at boten for den daglige overskridelse henger sammen med avgiften for kumulativ timeoverskridelse. Det er nemlig bestemt at dersom det både oppstår en negativ kumulativ timeoverskridelse og en negativ daglig ubalanse, vil kun den høyeste av disse to ubalansene bli ilagt en avgift. Det samme gjelder dersom det dreier seg om to positive ubalanser. Dette er rimelig tatt i betraktning at både kumulativ

²⁹² <http://www.gastransportservices.com/gastransport/en/2006/tariffinformation/imbalance>.

²⁹³ TSC 4.A.1.1 fjerde avsnitt.

²⁹⁴ Se ellers www.gastransportservices.com, «Shippers» og deretter «Tariff information».

overskridelse og daglig overskridelse har samme beregningsmetode, nemlig sammenlegging av timene med ubalanse i løpet av en dag.²⁹⁵ Ved negativ kumulativ timeoverskridelse og positiv daglig ubalanse gjelder imidlertid ikke denne regelen.²⁹⁶

Til slutt bør nevnes at gassvolumene som befinner seg innenfor den daglige toleransen og den kumulative toleransen i slutten av en dag blir satt til 0. Begrunnelsen er at de akseptable volum i visse tilfeller kan bli forholdsvis store slik vedkommende skiper kan risikere å starte neste dag i en ubalanse som kanskje er vanskelig å rette opp i umiddelbart. Ordningen kalles for «daily reset».²⁹⁷ Denne tjenesten må videre kompenseres fra skipers side etter følgende beregningsmåte: Det aktuelle volumet blir avregnet etter APX-TTF «day ahead»-indeksen.²⁹⁸ Det er slikt sett kun en kursrelatert pris som gjelder og skiper blir ikke ilagt noen tilleggsavgift utover denne.²⁹⁹

²⁹⁵ Slikt sett vil alltid den siste timen av dagen under oversikten av kumulativ timeoverskridelse tilsvare en eventuell daglig overskridelse.

²⁹⁶ <http://www.gastransportservices.com/gastransport/en/2006/tariffinformation/imbalance>.

²⁹⁷ TSC 4.A.3.1.

²⁹⁸ TSC 4.A.3.2, jf. TSC 5.7.1. Det skilles altså ikke her mellom negativ og positiv ubalanse.

²⁹⁹ Jf. Transportvoorwarden punkt 4.1.4.

6 Svikt i transporttjenesten

6.1 Generelt

I punkt 2 til 5 foran har jeg tatt for meg hovedtrekkene ved organiseringen av det nederlandske gasstransportsystemet. Jeg har i den forbindelse redegjort for hvordan GTS legger til rette for og utfører transport av gass gjennom dette systemet. Temaet her er svikt i denne transporttjenesten. Dette omfatter først og fremst de tilfeller hvor GTS ikke får transportert gass overhodet og således ikke oppfyller skipers fremsatte nominasjon på et entry- eller exit-punkt, se punkt 6.2. Med dette mener jeg at skiper ikke får levert og/eller avtatt fysiske gassvolumer.³⁰⁰ Videre omfattes de tilfeller hvor GTS leverer gass, men med en annen kvalitet enn den skiper har nominert på et exit-punkt, se punkt 6.3. De mulige kontraktsbruddsvirkningene av de typene av svikt behandles også under disse drøftelsene.

Deretter ser jeg kort på hvilke ansvarsbegrensninger som gjelder svikt ved transporttjenesten, jf. punkt 6.3. Til slutt redegjør jeg for de situasjoner hvor gassoperatøren er fritatt for sine transportforpliktelser etter transportavtalen, dvs. situasjoner hvor det foreligger force majeure, jf. punkt 6.4. Her behandles både vilkårene for å kunne bli fritatt og virkningene av en slik oppstått situasjon.

Når det gjelder svikt i balanseringstjenesten redegjør jeg for dette i punkt 9.3 under temaet svikt i gassalgstjenesten. GTS' balanseringstjenester er særlig viktig ved kjøp og salg av gass på TTF, og har derfor valgt å utelate dette temaet i denne delen av fremstillingen.

6.2 Manglende oppfyllelse av skipers nominasjon

Det kan forekomme tilfeller hvor GTS ikke kan utføre transport i henhold til skipers nominasjon på et fysisk entry- eller exit-punkt. I transportavtalen er det inntatt en forholdsvis vid og uklar bestemmelse som regulerer slike situasjoner. Følgende er bestemt:

³⁰⁰ Svikt ved nominasjoner angående gassalg utelates derfor i dette punktet. Dette er i stedet temaet i punkt 9 nedenfor.

«It is recognised that, due to the nature of the entry-exit system, proper nominations for the use of firm transmission capacity may, in rare cases, not be fully honoured for reasons not related to maintenance, damage to the national grid or quality or pressure deficiency of entry gas».³⁰¹

Det legges her til grunn at nominasjoner ikke alltid kan bli oppfylt som følge av entry-exit systemets «natur». Avgresningen mot vedlikehold, skade m.v. kommer jeg tilbake til nedenfor. Hva som skal anses å ligge i dette kan være noe uklart. Slik entry-exit systemet er bygd opp er det systemets totale balanse, herunder brukernes totale nettobalanse, som er avgjørende for GTS' utførelse av transport. Det må skilles mellom negativ ubalanse som skaper et lavt trykk i systemet og positiv ubalanse som skaper et høyt trykk. Dersom det er for lavt trykk i systemet kan ikke gass bli fraktet i systemet på en effektiv måte og transportkapasitet reduseres. Ved for høyt trykk i systemet kan ikke operatøren ta imot gass på et entry-punkt som følge av faren for systemets stabilitet og sikkerhet.³⁰² Det må derfor legges til grunn at det er systemets totale balanse og trykk som er grunnlaget for at skipers nominasjoner ikke alltid vil bli oppfylt. Spørsmålet blir videre hvilke virkninger slike situasjoner har.

Setningen «[i]t is recognised that» innebærer at brukerne av systemet godtar at nominasjonene ikke blir oppfylt som følge av entry-exit systemets «natur». Det kan således ikke sies å eksistere noen kontraktsbruddsvirkninger for gassoperatøren i slike tilfeller, og bestemmelsen representerer en suspensjon av GTS' transportforpliktelser.

Dette forholdet kan imidlertid sies å være i strid med gassloven og dens regler om at gassoperatøren skal sørge for sikker og effektiv transport av gass.³⁰³ Dette innebærer at gassoperatøren er forpliktet til å yte balanseringstjenester i nettet. Ved overtredelsen av denne loven kan GTS bli ilagt en bot av det nederlandske konkurransetilsynet.³⁰⁴ Dette er en offentligrettslig sanksjon som faller utenfor rammene for denne avhandlingen. Her skal bare beskrives forholdet mellom gassoperatøren og bruker av systemet etter transportavtalen.

Bestemmelsen i transportavtalen gjelder bare for nominering fra skipere med fast transportkapasitet. Begrunnelsen for at avbrytbar kapasitet ikke er inntatt

³⁰¹ TSC punkt 4.B.5 første avsnitt første punktum.

³⁰² Jf. informasjon fra Jan Klaver, Sales Manager Front Office, Gas Transport Services. Se for øvrig punkt 5.1 foran.

³⁰³ Gassloven artikkel 10.

³⁰⁴ Gassloven artikkel 60ad.

må bero på selve konseptet av slik kapasitet, nemlig at det skiper ikke har en ubetinget rett til å kunne transportere gass.³⁰⁵

Manglende oppfyllelse av skipers nominasjon som følge av ordningen med entry-exit system innebærer en suspensjon av GTS' transportforpliktelser, uten at GTS kan holdes ansvarlig. I denne sammenheng er det interessant å se nærmere på hvilken virkning slike situasjoner har for brukerne av systemet. I transportavtalen er det bestemt:

«In such a case, GTS will have the right to instruct shipper to change its (re)nomination in such a way, as prescribed by GTS, that the integrity of the national grid will be maintained».³⁰⁶

GTS har rett til å instruere skiperne om å nominere på en slik måte som gjør at gassnettverkets integritet opprettholdes, dvs. at systemet er i balanse. Systemets balanse henspeiler seg først og fremst på allokeringer av faktiske gasstrømmer, men det må antas at «integritet» i dette tilfelle også relaterer seg til behovet for at nominasjoner og allokeringer i størst mulig grad skal være samsvarende. Dette vil i lengden skape sikkerhet og tiltro til det nederlandske gasssystemet som et velfungerende transportsystem. Dersom skiper ikke følger denne instruksjonen, kan GTS velge å sende ut en bekreftelse på den nominasjonen som GTS på forhånd hadde instruert skiper om å fremsette.³⁰⁷ GTS er dermed gitt en forholdsvis vid rett til å se bort fra nominasjoner som kan skade systemet balanse eller integritet.

Ubalanse som oppstår i en skipers portefølje som følge av en situasjon som beskrevet foran er ikke gjenstand for noen slags tilleggsavgifter.³⁰⁸ Ubalansen skal kun avregnes mot APX-TTF «day ahead»-indeksen, dvs. en kursrelatert gasspris hvor GTS enten kjøper eller selger gass til i henhold til denne gassprisen.³⁰⁹ Dette gjelder ubetinget for de seks første timene for slike situasjoner.³¹⁰ Utover disse timene må skiper bruke «reasonable endeavours» til å rette opp ubalanse i porteføljen for å gå klar av de gjeldende tilleggsavgifter.³¹¹

³⁰⁵ Se TSC 1.3 «interruptible» hvor dette er definert som at «the services concerned can be interrupted by GTS».

³⁰⁶ TSC punkt 4.B.5 første avsnitt andre punktum.

³⁰⁷ TSC Appendix 5 punkt 4.5 og punkt 4.6.

³⁰⁸ TSC 4.B.5 annet avsnitt, jf. 4.A.

³⁰⁹ TSC 4.B.5 annet avsnitt, jf. 5.7.1.

³¹⁰ TSC 4.A.4.2 annet avsnitt første punktum.

³¹¹ TSC 4.A.4.2 annet avsnitt annet punktum.

Det bør ellers nevnes at bestemmelsen om manglende oppfyllelse av skipers nominasjon ikke har blitt benyttet i stor grad, muligens ikke overhodet.³¹²

Utover de ovennevnte situasjonene hvor GTS ikke er forpliktet til å motta eller levere gass, inneholder også den nederlandske gassloven visse bestemmelser om fritak fra denne forpliktelsen. Etter den nederlandske gassloven er GTS fritatt fra transportforpliktelsen dersom selskapet er utsatt for alvorlige økonomiske vanskeligheter.³¹³ Dette henger sammen med at GTS i visse tilfeller må betale skiper for gassen som settes inn, nærmere bestemt dersom skiper setter inn mer gass enn det som er nominert.³¹⁴ Fritak fra transportforpliktelsen er for øvrig avhengig av samtykke fra «Director-General of the Netherlands Competition Authority».³¹⁵

Bestemmelsen om suspensjon av GTS' transportforpliktelser avgrenser som nevnt mot visse situasjoner i bestemmelsen, nemlig vedlikehold, skade på gassrørledningsnettverket og sviktende kvalitet eller trykk på entry-gass. Dette må sees i sammenheng med at disse situasjonene ikke kan sies å representere noen svikt som følge av entry-exit systemets «natur». Mange av situasjonene er dessuten regulert eksplisitt i avtalen. For eksempel er det bestemt at nominasjoner ikke vil bli oppfylt som følge av sviktende kvalitet eller trykk, jf. de generelle kvalitets- og trykkspesifikasjonene på de respektive entry-punktene.³¹⁶ Dersom gassen ikke tilfredsstiller disse spesifikasjonene har GTS rett til å nekte å ta imot gassen.³¹⁷

Andre tilfeller som innebærer at GTS ikke oppfylle skipers nominasjoner kan naturligvis også forekomme, for eksempel svikt i tekniske instrumenter som er nødvendige for at gass fysisk kan tas i mot eller gjøres tilgjengelig i gassnettverket.³¹⁸

Kontraktsbruddsvirkningene av slike hendelser er heller ikke regulert i transportavtalen. Dette må sees i sammenheng med at transportavtalens kapittel 7 er de eneste gjeldende sanksjonsbestemmelser etter avtalen.³¹⁹ Kontrakten har dermed en uttømmende regulering av ansvarsbestemmelser, og

³¹² Jf. informasjon fra Jan Klaver, Sales Manager Front Office, Gas Transport Services.

³¹³ Gassloven artikkel 16 første ledd.

³¹⁴ Jf. punkt 5.6.2 foran.

³¹⁵ Gassloven artikkel 16 første ledd, jfr. artikkel 2 bokstav r).

³¹⁶ Jf. TSC 4.D og Appendix 1a, 1b, 2a og 2b.

³¹⁷ Jf. TSC punkt 4.D.1.3 og 4.D.2.3. Se også TSC 4.B.7 om inspeksjon av gassrørledningsutstyr.

³¹⁸ Se som eksempel TSC 4.A.4.2 om GTS' «inability» til å motta eller levere gass. Denne kan fungere som en sikkerhetsbestemmelse for oppståtte situasjoner som ikke er eksplisitt dekket i transportavtalen.

³¹⁹ TSC 7.1.

kan ikke utfylles av nederlandsk bakgrunnsrett.³²⁰ De situasjoner som er beskrevet i dette punktet er ikke inntatt i dette kapittelet og kan således ikke statuere et erstatningsansvar for GTS. Dette kan sees på som en ansvarsfraskrivelse fra GTS' side for svikt i tjenester som faller utenfor dette kapittelet. Dette forholdet forklarer også hvorfor manglende oppfyllelse av skipers nominasjon som følge av trykkproblemer i gassnettverket er plassert i et annet kapittel i transportavtalen.³²¹ Som nevnt i dette punktet har brukerne av systemet uansett godtatt at GTS' transportforpliktelser suspenderes i slike tilfeller.

6.3 Levering av gass på exit-punkt med feil kvalitet

I dette punktet skal jeg se nærmere på de tilfeller hvor GTS transporterer gass fra et entry-punkt til et exit-punkt, men med feil kvalitet. GTS godtar ikke fysisk entry-gass fra skiper som ikke tilfredsstiller gasskvalitetskravene på det aktuelle entry-punktet, slik at svikten her er forårsaket av GTS.³²²

Bestemmelsen om levering av gass med feil kvalitet er inntatt i transportavtalens punkt 7 om ansvarsregulering.³²³ Kontraktsbruddsvirkningene for slike leveringer er slikt sett regulert direkte i avtalen. Dette kommer jeg tilbake til nedenfor. Om levering av gass med feil kvalitet er følgende bestemt i transportavtalen:

«GTS shall only be liable to shipper or ewex for direct damage to gas equipment, including the reasonable costs of cleaning, to the extent such damage is caused by an identified deviation from the quality specifications and/or from the pressure specification mentioned in Article 4.D.2.1 of the exit gas delivered to shipper or ewex before GTS has informed shipper of the decision resulting from the consultation of GTS with NNO or end user as meant in Article 4.D.2.3.»³²⁴

Bestemmelsen vedrører de tilfeller hvor skiper har overholdt de kvalitetsspesifikasjonene som gjelder for et entry-punkt, men hvor GTS ikke

³²⁰ Nederlandsk bakgrunnsrett om kontraktsbruddsvirkninger er redegjort for i *Hartmann/Tilemma* s. 129 flg.

³²¹ TSC 4.B.5.

³²² TSC 4.D.1.1, kfr. TSC 4.D.2.1 og 2.3.1. Forutsatt at kvalitetsspesifikasjonen på exit-punkt er lik entry-punktets, eller skiper har kontrahert tilstrekkelig kvalitetskonversjonskapasitet.

³²³ TSC 7.4 har ellers en ansvarsregulering knyttet til leveringsstans til sluttbrukere. Slike aktører har jeg imidlertid avgrenset mot, jf. punkt 1.5 foran.

³²⁴ TSC 7.3.

klarer å levere gass med de samme spesifikasjonene på det avtalte exit-punkt.³²⁵ GTS har risikoen for slike inntrådte avvik og må dekke de kostnader skiper blir utsatt for i forhold til skader på «gas equipment». Dette er definert som «the combination of all gas technical equipment and pipelines in use by an end user after the gas transfer point seen from the gas transmission network».³²⁶ Ut fra dette er det erstatning for et eventuelt tap som skiper påføres i sitt kontraktsforhold med sluttbruker som bestemmelsen omfatter. For høyt trykk kan i verste fall innebære at gassrørledningene eksploderer, og avvikende kvalitet kan forårsake nødvendige rensningstiltak.

I bestemmelsen er det imidlertid oppført et unntak, nemlig dersom GTS har informert skiper om en beslutning etter TSC 4.D.2.3. Beslutningen etter bestemmelsen går ut på følgende: GTS, sammen med eksempelvis et distribusjonsselskap eller sluttbruker, skal avgjøre om den avvikende gassen likevel skal leveres på exit-punktet.³²⁷ Dersom beslutningen går ut på at hele eller deler av gassen kan leveres, står ikke GTS ansvarlig overfor skiper. Grunnen til dette er at eierne av det gasstekniske utstyret da her godtatt at det kommer gass med avvikende kvalitet, noe som gjør at skiperen ikke kan holdes ansvarlig for de eventuelle skader oppstår.³²⁸

En slik ordning avviker fra den vi kjenner fra norsk sokkel. Her har den norske operatøren Gassco plikt til å sende en såkalt «written notice» til skiper dersom gass med avvikende kvalitet leveres i for eksempel Emden, Tyskland. Det er da opp til skiperen og diskutere med mottakeren i Tyskland om gass med slik kvalitet kan leveres. Dersom Gassco ikke sender «written notice» og dette ikke beror på grov uaktsomhet, har imidlertid den norske skiperen et problem. Dersom mottakeren ikke får beskjed om gass med avvikende kvalitet, har han nemlig krav på å få dekket alle kostnader som har oppstått som følge av mottak av gass med avvikende kvalitet fra skiper.³²⁹ Etter den nederlandske transportavtalen er det imidlertid operatøren som sitter igjen med ansvaret.

Spørsmålet blir videre hvilket ansvar GTS har dersom distribusjonsselskapet nekter å ta imot gassen. Bestemmelsen i TSC 4.D.2.3 dreier seg kun om

³²⁵ Som nevnt i punkt 4.5 foran, skal GTS sørge for å levere gass av den samme kvalitet som ble satt inn.

³²⁶ Jf. TSC 1.3.

³²⁷ Det er en «Neighbouring network operator» som GTS skal konsultere med. Definisjonen av denne omfatter også et transportselskap, samt sluttbruker, jf. TSC 1.3. En slik aktør opererer en del av lavtrykksnettverket som er tilknyttet det nasjonale nettverket, dvs. høytrykksnettverket, se punkt 1.1 foran. Et lokalt lavtrykksnettverk vil typisk være et mindre gassrørledningssystem som forsyner husholdninger med gass.

³²⁸ Beslutningen skal videreformidles til skiper «as soon as possible», jf. TSC 4.D.2.3.

³²⁹ Se *Brautaset* s. 182 flg.

beslutninger om «all or part of the gas» skal leveres. Den omfatter altså ikke de tilfeller hvor de aktuelle partene nekter å ta imot gassen. Dersom beslutningen går ut på at ikke noe av gassen skal leveres, kunne det derfor tenkes at hovedregelen skulle gjelde, nemlig at GTS holdes ansvarlig for de direkte skader den avvikende gassen skaper for skiperen.

Likevel er nettopp en slik situasjon regulert i TSC 4.D.2.4. Her er det bestemt at dersom GTS beslutter å ikke levere hele eller deler av gassen, skal denne gassen «be deemed not to have been made available to shipper at the exit point». Konsekvensen av dette er for det første at skiper ikke blir stilt ansvarlig overfor eierne av det gasstekniske utstyret og for det andre at gassen ikke blir hensyntatt ved beregning av balansen i vedkommendes skipers portefølje.³³⁰ Skiper er således tillatt en ubalanse i sin portefølje, ved at det er satt inn mer gass enn det er tatt ut. En slik ubalanse er ikke gjenstand for et oppgjør mot kursrelaterte gasspriser, og skiper tillates slikt sett å ha mer gass i systemet enn hva transportavtalens regler legger opp til.³³¹

6.4 Ansvarsbegrensninger

Til nå har jeg sett på situasjoner hvor det forekommer svikt i GTS' transporttjeneste. Temaet er her hvilke ansvarsbegrensninger som gjelder for følgende av slik svikt. Som nevnt i punkt 6.2 foran er det bestemt at transportavtalens regler i kapittel 7 er de eneste gjeldende ansvarsbestemmelser etter avtalen. Det er derfor bare GTS' mulige ansvar etter disse reglene som er gjenstand for dette temaet om ansvarsbegrensninger.

Manglende oppfyllelse av skipers nominasjoner er som nevnt ikke inntatt i dette kapitlet. Det er kun reglene om levering av gass på exit-punkt med manglende kvalitet som har betydning for transportavtalens regler om ansvarsbegrensninger.

I transportavtalens kapittel 7 er det inntatt en generell ansvarsbegrensningsbestemmelse som gjelder forholdet mellom skadevolder og skadelidende.³³² Her er det fastslått at alle krav overfor en part, herunder GTS, er begrenset til €2 500 000 per skadetilfelle.³³³ Det skilles ikke mellom direkte og indirekte tap, men ettersom sanksjonsbestemmelsene i TSC 7 flg. kun

³³⁰ Det eventuelle erstatningsforholdet mellom GTS og sluttbruker er ikke regulert i transportavtalen.

³³¹ TSC 4.D.2.4 siste punktum.

³³² TSC 7.6.

³³³ Se TSC 1.3 «Party» .

vedrører «direct damage», må det legges til grunn at indirekte tap ikke er gjenstand for erstatning overhodet.

Imidlertid må det sies at det økonomiske tap som kan oppstå etter TSC 7.3, og som GTS vil kunne være ansvarlig for, i prinsippet angår indirekte tap. Det dreier seg jo om skader på gassteknisk utstyr til sluttbruker eller distribusjonsselskaper som skiper skal levere gass til. Det er slikt sett et økonomisk tap som er avledet av GTS' svikt i levering av gass med riktig kvalitet. Dette er imidlertid ikke av stor betydning, ettersom GTS' ansvar etter TSC 7 flg. kun er begrenset til de skadetilfeller som er oppført der. Sondringen indirekte-direkte tap har derfor ikke mye for seg i denne forbindelse, og jeg problematiserer det ikke nærmere.

Når det gjelder krav fra tredjepersoner er det bestemt at skadelidende skal holde skadevolder skadesløs for de skadetilfeller som ikke omfattes ansvarsreguleringen i TSC 7.³³⁴

Beløps- eller ansvarsbegrensningen omfang er for øvrig begrenset, nemlig dersom skadevolder har opptrådt med forsett eller grov uaktsomhet.³³⁵ Dette gjelder for direkte skader. Som nevnt over er det ikke gitt noen spesifikk ansvarsregulering for indirekte tap, slik at disse tapene uansett må antas å være unntatt. Forsetts- og uaktsomhetsbegrepet er knyttet opp mot unnlattelsestilfellene.³³⁶ Det er videre kun ledende personell hos parten selv eller tilknyttede selskaps ledelse som handler for eller på vegne av den aktuelle parten som omfattes av ansvarsbegrensningen.

Dette følger forutsetningsvis av benevnelsen «directors or employees of managerial or supervisory status», men er også eksplisitt formulert i TSC 7.5 annet avsnitt. Dette er ingen uvanlig avgrensning i kontraktsforhold mellom profesjonelle parter, og er også løsningen etter norsk rett.³³⁷ Personkretsen er etter transportavtalen ikke bare begrenset mot toppledelsen, men også arbeidstakere med evne til å ta egne selvstendige beslutninger, jf. «employees of managerial or supervisory status». Det må imidlertid antas at det må dreie seg om beslutninger som går ut over de daglige oppfylleelsesplikter.³³⁸ Noe annet ville være å trekke ansvarsbegrensningsbestemmelsene for langt.

³³⁴ TSC 7.7. Det bør også nevnes at Gasunie, som eier av det nasjonale gassnettverket, også er omfattet av ansvarsbegrensningene etter TSC 7, jfr. TSC 7.8.

³³⁵ TSC 7.5.

³³⁶ «Disregard» er den engelske betegnelsen.

³³⁷ Se for eksempel Rt. 1994 side 626.

³³⁸ *Brautaset* s. 115-116.

«Managerial or supervisory status» gir også en pekepinn på at det må dreie seg om arbeidstakere med et større administrativt ansvar.

6.5 Force majeure som fritaksgrunn

6.5.1 Innledning

Force majeure som fritaksgrunn for oppfyllelse av transportforpliktelser er regulert i TSC 8 flg. Bestemmelsene gjelder i hovedsak for både skiper og operatør.³³⁹ Imidlertid er noen bestemmelser tilpasset skiper.³⁴⁰ Dette går jeg ikke nærmere inn på i det følgende, ettersom det er gassoperatørens transportforpliktelser, og mulig fritak av disse, som er temaet i dette punktet. Som nevnt over er det bare levering av gass med feil kvalitet som kan statuere et ansvar for GTS, og det er slikt sett bare denne situasjon som er aktuell i forhold force majeure-reguleringen.

Force majeure er i transportavtalen definert som følger:

«A situation of "Force Majeure" exists if the conditions of Article 6: 75 of the Dutch Civil Code, supplemented in Article 8.2, are met and it has the consequences determined in Article 8 of these general conditions.»³⁴¹

Artikkel 6:75 i den nederlandske *Civil Code* fastslår prinsippene for force majeure etter nederlandsk rett. Bestemmelsen er for øvrig inntatt i transportavtalen som en uoffisiell engelsk oversettelse, og fastslår følgende:

«The debtor cannot be held accountable for a shortcoming in the event it is not caused by its negligence and the accountability does not follow from the law or from a legally binding action or relevant generally held views in society.»³⁴²

I det følgende vil jeg først ta for meg de vilkårene som kan utledes av denne bestemmelsen, jf. punkt 6.5.2, før jeg ser nærmere på force majeure-virkningene i punkt 6.5.3.

6.5.2 Force majeure-vilkårene

Bestemmelsen i den nederlandske *Civil Code* artikkel 6:75 spesifiserer når debitor ikke kan bli holdt ansvarlig for en feil, og feilen har forårsaket at

³³⁹ Jf. definisjonen av «Party» i TSC 1.3.

³⁴⁰ TSC 8.2, 8.5 og 8.6.

³⁴¹ TSC 1.3 «Force Majeure».

³⁴² TSC 8.4

debitor ikke klarer å oppfylle sine kontraktsforpliktelser. Det stilles videre krav om at feilen ikke er et resultat av egen skyld, samt at debitor ikke kan bli holdt ansvarlig for feilen etter lov, rettslig bindende handling (for eksempel kontrakt) eller alminnelig rettsoppfatning.³⁴³

Det stilles også krav om at feilen ikke kan anses som en risikofaktor som må tillegges debitor. Ut fra dette kan det sies å være en subjektiv teori som legges til grunn, supplert med et risikokonsept. Dette siste kan for så vidt sammenlignes med norske kjøpsrettslige kontrollansvaret, nemlig at debitor holdes ansvarlig uten hensyn til egen skyld, så lenge det dreier seg om et forhold som ligger innenfor vedkommendes risiko- eller kontrollsfære.³⁴⁴

Ut fra definisjonen av force majeure-begrepet etter nederlandsk rett, kan det stilles opp to ulike vilkår. For det første må det foreligge en situasjon eller hindring som gjør at debitor ikke kan overholde sine kontraktsrettslige forpliktelser. For det andre stilles det krav om årsakssammenheng mellom den oppståtte situasjonen og manglende oppfyllelse.³⁴⁵ Det bør også her kort nevnes at den parten som hevder at det har oppstått en force majeure-situasjon har bevisføringsplikt og bevisbyrden for at vilkårene er oppfylt.³⁴⁶

Når det gjelder det første vilkåret, nemlig at det må ha oppstått en situasjon som ikke muliggjør levering eller oppfyllelse, kunne det vært interessant å undersøke om det er gitt en oppregning på relevante hendelser i den nederlandsk loven. I den nederlandske *Civil Code* artikkel 6:75 er det imidlertid ikke oppført noen slike eksempler. Dette er heller ikke gitt i transportavtalen. Likevel er det i nederlandsk juridisk teori oppstilt en del eksempler på hvilke situasjoner som typisk vil være å anse som force majeure eller ikke. Disse eksemplene vedrører særlig de tilfeller hvor det *ikke* kan fastslås å foreligge en force majeure-situasjon. Hva som kan konstateres som force majeure må derfor bero på drøftelse om situasjonen vil falle inn under et av disse eksemplene eller ikke.

³⁴³ Hartmann/Tilemma s. 120

³⁴⁴ Det kjøpsrettslige kontrollansvaret dreier seg for øvrig om forsinkelser m.v. ved salg, ikke ved tjenester som er den nederlandske operatørens virkeområde. Kontrollansvaret i den norske kjøpsloven er uansett brukt som modell i eksempelvis håndverkertjenesteloven, og henvisningen er slikt sett uproblematisk.

³⁴⁵ Dette følger ikke eksplisitt av bestemmelsen, men er lagt til grunn i nederlandsk teori, se Hartmann/Tilemma s. 120. Jeg kommer tilbake til dette vilkåret til slutt under dette punktet.

³⁴⁶ Hartmann/Tilemma s.123. Dette er også regelen for det norske kjøpsrettslige kontrollansvaret, jf. kjl. §§ 27 fjerde ledd og 57.

Blant annet vil det ikke foreligge force majeure dersom forpliktelsen kan oppfylles på flere forskjellige måter eller av flere personer og hindringen relaterer seg bare til et av disse alternativene.³⁴⁷ I forhold til tilfeller hvor GTS ikke leverer gass med riktig kvalitet, er dette et interessant tema. Som følge av entry-exit systemets ordning med balanse mellom fysisk entry- og exit-gass, er det jo alltid gass i systemet. Ut fra dette kan det bare tenkes enkelttilfeller hvor GTS er forhindret fra å levere gass med riktig kvalitet.

Artikkel 6:75 i den nederlandske *Civil Code* henviser også til lovmessige forhold og den alminnelige rettsoppfatning ved avgjørelsen av om man står overfor en force majeure-situasjon.

Når det gjelder hindringer som følge av lovreguleringer, kan jeg ikke se at dette kan manifestere seg i en force majeure-situasjon hva gjelder GTS' tjenester i det nederlandske gassnettverket. Som nevnt under punkt 1.2.4 er jo GTS' oppgaver fastslått innenfor rammene som følger av den nederlandske gasslov. Mange av oppgavene eller tjenestene er dessuten lovpålagte, deriblant fleksibilitetstjenestene. Slikt sett skal GTS' tjenester i det nederlandske gassnettverket være i henhold til gjeldende lovregulering.³⁴⁸

I forhold til alminnelig rettsoppfatning bør det sies at nederlandsk juridisk teori har antatt at sykdom hos debitor, dvs. GTS i dette tilfellet, er omfattet av force majeure-begrepet. Dette gjelder dersom forpliktelsen må oppfylles personlig eller dersom det er fare for liv, helse eller død. En slik situasjon kan jeg ikke se er relevant for store selskaper, slik som GTS.

For å karakterisere en situasjon som force majeure stilles det, som vilkår nummer to, at det foreligger årsakssammenheng mellom den oppståtte situasjonen og manglende oppfyllelse. Dette følger ikke eksplisitt av bestemmelsen i artikkel 6:75. Den fastslår kun at debitor holdes ansvarsløs så lenge ikke lov, rettslige reguleringer eller alminnelige rettsoppfatning sier noe annet. Likevel er det klart at et slikt krav er oppstilt etter nederlandsk rett. I nederlandsk juridisk teori er det nemlig fastslått at «[t]he impediment must concert the prestation itself».³⁴⁹ Dette årsakskravet vil sjelden komme på spissen så lenge det ikke er omtvistet at det foreligger en hindring, og jeg går ikke nærmere inn på en drøftelse av dette vilkåret.

³⁴⁷ Hartkamp/*Tilemma* s. 121.

³⁴⁸ Se punkt 6.2 foran om regelen i TSC 4.B.5 og dens forhold til gassloven.

³⁴⁹ Hartmann/*Tilemma* s. 120.

6.5.3 Force majeure-virkningene

Dersom det har oppstått en force majeure-situasjon som innebærer at gassoperatøren ikke kan utføre sine tjenester i forbindelse med gasstransport, dvs. levering av gass med riktig kvalitet, er det hovedsaklig tre virkninger som inntreffer. For det første at gassoperatøren som har blitt hindret som følge av en force majeure-situasjon, blir fritatt fra sine oppfylleelsesforpliktelser. For det andre inntreffer en varslingsplikt, og for det tredje får gassoperatøren en avhjelpsplikt.

Den første virkningen er dermed at operatøren blir fritatt for sine forpliktelser. I transportavtalen er følgende bestemt om dette:

«In so far as a Party is unable to fulfil an obligation under an agreement due to Force Majeure, such Party will be relieved of those obligations»³⁵⁰

Operatørens fritak fra å oppfylle sine forpliktelser etter transportavtalen eller andre underliggende tjenesteaftaler med skiper, vil likevel bare gjelde for den delen som er hindret.³⁵¹ For eksempel vil ikke operatøren kunne anse seg fritatt fra å levere en bestemt gassmengde med riktig kvalitet, dersom noe av gassen kunne vært levert i henhold til kvalitetsspesifikasjonene. Ettersom det nederlandske gassnettverket er et system med kontinuerlig transport og transaksjoner, innebærer fritaket at forpliktelsen bare bortfaller så lenge force majeure-situasjonen består. Når hindringen er overvunnet må operatøren gjenoppta sine løpende transportforpliktelser etter avtalen.

Dette siste forholdet, at forpliktelsene gjenoppstår når hindringen er overvunnet, må sees i sammenheng med de andre virkningene av det oppstår en force majeure-situasjon, nemlig varslings- og avhjelpsplikten. I transportavtalen er disse virkningene formulert på følgende vis:

«The Party claiming Force Majeure shall give written notice and reasonably full particulars to the other Party promptly after the occurrence of such Force Majeure, stating among other things the period of time which said Party estimates it will require to remedy the Force Majeure and shall keep the other Party regularly informed as to the progress of such remedy.»³⁵²

³⁵⁰ TSC 8.1 første punktum.

³⁵¹ Dette var eksplisitt inntatt i den tidligere transportavtalens regler om force majeure, se TSC 2005-2 punkt 13.1.

³⁵² TSC 8.1 annet punktum.

Operatøren skal gi skriftlig varsel om force majeure-hendelsen. Dette skal gjøres så snart som mulig etter at situasjonen har oppstått.³⁵³ Det er ikke gitt noen bestemmelser i forhold til mislighold av en slik varslingsplikt i transportavtalen. Jeg har heller ikke lyktes i å finne regler vedrørende dette i verken nederlandsk lov eller teori. Formålet med varselet må likevel antas å være at den annen part gis mulighet til å vurdere om det skal iverksettes tiltak som kan bøte på den oppståtte situasjonen. Slik sett kan nok et brudd på varslingsplikt medføre at parten blir erstatningsansvarlig for det tapet som kunne vært unngått dersom parten hadde varslet til rett tid.³⁵⁴

Avhjelpsplikten til operatøren følger ikke direkte av bestemmelsen i transportavtalen. Bestemmelsens krav om at det skriftlige varselet skal inneholde en vurdering av hvor lang tid det tar før force majeure-situasjonen kan overvinnes, kan imidlertid sees på som et krav om avhjelp. Spørsmålet blir i denne sammenheng hvilke tiltak som operatøren er pliktig til å sette i verk. Dette er ikke regulert i avtalen.³⁵⁵ Utgangspunktet må slikt sett være at operatøren plikter å overvinne hindringen, for eksempel å reparere prosesseringsanlegg og utstyr slik at gass med riktig kvalitet kan leveres i systemet.

Likevel er det rimelig å ta hensyn til noen offergrensebetraktninger; det kan for eksempel ikke kreves at operatøren foretar reparasjoner som innebærer så store kostnader at forbedringer og eventuelle reparasjoner av annet transportutstyret settes i fare. Transporttjenesten beror jo til dels på lovpålagte plikter. Videre må offergrensevurderingen bygge på en interesseavveining. Belastningen for operatøren må settes opp mot hvilken virkning levering av gass med feil kvalitet har for mottakeren av denne gassen. Dersom det dreier seg om sluttbrukere som gassen skulle transporteres til (etter avtalen mellom skiper og sluttbruker) og deres behov for forsyningssikkerhet, må nok offerterskelen anses å ligge forholdsvis høyt. Videre må det også foretas en avveining mellom hvilken betydning en reparasjon av et prosesseringsanlegg har. Dersom investeringen innebærer en mer effektiv og betryggende

³⁵³ Det er benevnelsen «promptly» som er brukt og ikke «as soon as reasonably possible». Dette kan likevel ikke anses å ha noen realitetsforskjell, varselet skal skje uten ugrunnet opphold.

³⁵⁴ Sml. kjl. § 28, se også *Mestad* s. 305 og *Brautaset* s. 154.

³⁵⁵ Sml. motsetningsvis EFET-avtalen mellom kjøper og selger hvor benevnelsen «reasonably efforts» er brukt. Se også *Brautaset*s oversikt over de europeiske gassalgskontraktene hvor det kreves at parten skal igangsette tiltak som en «Reasonable and Prudent Operator» hadde gjort, jf. *Brautaset* s. 156.

prosessering, vil avhjelpsplikten strekke seg langt.³⁵⁶ Tiltak som bare innebærer en midlertidig forbedring i motsetning til investeringer av mer varig karakter må også tillegges vekt ved avveiningen.

³⁵⁶ Se også *Brautaset* s. 157 for samme vurdering.

Del III Kjøp og salg av gass - gassalgstjenesten Title Transfer Facility

7 Innledning

Kjøp og salg av gass i det nederlandske gassnettverket skjer gjennom Title Transfer Facility-systemet. Dette er betegnet som en gassalgstjeneste, særlig på grunn av systemets tilrettelegging for effektiv gassomsetning gjennom operatørens gassalgstjenester.

TTF-systemet er en virtuell markedsplass hvor gass enkelt og hurtig kan bli overført mellom kjøper og selger. Så lenge en aktør kjøper og selger like mye gass på TTF, stilles det ingen krav om at fysiske volumer må leveres eller avtas. Slike aktører kalles for tradere.³⁵⁷ Dersom en gassaktør ikke er i slik balanse på TTF, er det to mulige situasjoner som oppstår. Enten må aktøren levere eller avta fysisk gass i systemet, eller så må aktøren benytte seg av nettoperatørens balanseringstjenester. Den første situasjonen henspeiler seg kun på aktører som også har skiperslisens og som således har rett til å fysisk levere eller avta gass i systemet. Gassoperatørens balanseringstjenester vil således bare være aktuelt for trader som er i ubalanse eller skiper som er i ubalanse og som ikke har mulighet til å sette inn eller ta ut gass av systemet for det aktuelle tidsrommet.

Overføring av gass mellom partene skjer gjennom nominasjoner og etterfølgende matching og bekreftelse av gassoperatøren.³⁵⁸ Gassalget er gjennomført etter denne prosessen, og er ikke betinget av fysiske leveringer og avtak. Nominasjoner som vedrører kjøp kan anses som en nominasjon på et virtuelt entry-punkt på TTF, og nominasjoner som vedrører salg kan anses som en nominasjon på et virtuelt exit-punkt på TTF. Operatørens matching og bekreftelse er den ene siden av GTS' gassalgstjenester, og innebærer at partenes forpliktelser anses oppfylt etter gassalgsavtalen.

Nominasjoner for kjøp og salg av gass er, på samme måte som nominasjoner for fysisk levering eller avtak, videre gjenstand for et balanseringsregime. I dette ligger at brukerne av TTF-systemet kan ha et visst avvik mellom sine kjøp og salg. Så lenge brukerne holder seg innenfor de eksisterende

³⁵⁷ TSC 1.3 «trader». Disse aktørene har bare en gassalgsp portefølje, ikke en portefølje med fysiske inn- og uttak av gass, slik som skipere, se punkt 1.4 foran.

³⁵⁸ Jf. TTF-vedlegget punkt 4, se punkt 8.3.3.1 nedenfor. Det er slikt sett foretatt et skille mellom nominasjoner som gjelder kjøp eller salg av gassvolumer på TTF (virtuelle), og nominasjoner for levering eller avtak av gass i systemet (fysiske), se punkt 4.4 foran om slike nominasjoner.

toleransegrensene vil ikke det ikke ilegges noen tilleggsavgifter. Reglene om balanse i en portefølje og toleransegrensene for transport av gass gjelder også for kjøp og salg av gass på TTF-systemet.³⁵⁹ For å beregne aktørens totale nettobalanse, benyttes derfor betegnelsen entry- og exit-gass om både de fysiske levering og avtak og de kjøp og salg som er gjort på TTF.³⁶⁰

Når jeg i punkt 8.3.3.4 skal ta for meg gassoperatørens balanseringstjenester ved et gassalg, er det derfor viktig å se dette i sammenheng med reglene om ubalanse og toleransegrensene som er gjennomgått i punkt 5 foran. Med andre ord vil bare GTS' balanseringstjenester bli utført dersom brukerne ligger utenfor de eksisterende toleransegrensene. Det er viktig å merke seg at GTS' balanseringstjenester er et utslag av at aktørene ikke har oppfylt sin del av avtalen, nemlig å fremsette slik nominasjon som gassalgsavtalen foreskriver. Dette er således den andre siden av GTS' gassalgstjenester, og bidrar til at gassalgsavtalene oppfylles uavhengig av svikt hos en av partene.

Det er de fire standard kvalitetstypene av gass som omsettes i systemet, dvs. gass med «Wobbe label» H, L, G og G+.³⁶¹ Mesteparten av handelen på TTF skjer for øvrig med H-gass.³⁶² Dette kan delvis forklares med at handelen på TTF i stor grad foregår på grossist-nivå, og at disse salgene er knyttet opp mot industrien som er tilkoblet H-gassnettverket.³⁶³ Når det gjelder de fysiske leveringene og avtakene av gass med riktig kvalitetsspesifikasjoner viser jeg til punkt 4.5 foran.

I det følgende vil jeg se nærmere på hvordan brukere av systemet kan få tilgang til denne gassalgstjenesten. Dette innebærer først og fremst en gjennomgang av hvilke regler som gjelder for at aktører kan fremsette nominasjoner som gjelder overføring av gass på TTF-systemet. Dette er temaet i punkt 8.2 nedenfor.

Deretter ser jeg nærmere på hvordan gassalgskontraktene inngås og oppfylles i dette systemet. Det er hovedsaklig to ulike måter å inngå avtale om gassalg på: Det kan enten gjøres bilateralt ved EFET-kontrakten sammen med

³⁵⁹ Jf. TSC 4.A.1.3 og informasjon fra Natasja Dewaele, Key Account Manager – Gas Marketing, Hydro Oil and Energy Markets.

³⁶⁰ Se TSC 4.A.1. Om beregning av en aktørs balanse, se punkt 5.6. For TTF-porteføljer beregnes balansen i løpet av en time, sml. motsetningsvis de fysiske porteføljer hvor levering måles mot avtak som har skjedd to timer tidligere, jf. punkt 5.6.3 foran.

³⁶¹ Jf. TSC punkt 2.10.1 og punkt 4.5 foran.

³⁶² Over 95 % i mars 2005, jf. *Frontier Economics* s. 15.

³⁶³ *Frontier Economics* s. 15. H-gassnettverket må ikke forveksles med høytrykksnettverket. Sistnevnte er det nasjonale nettverket som GTS opererer. Innenfor dette eksisterer det forskjellige og parallelle rørledningssett med L-gass og H-gass, jf. punkt 1.2.2 foran.

et TTF-vedlegg eller det kan gjøres over børs. Inngåelse av bilaterale gassalgsavtaler og oppfyllelse av disse er hovedtemaet i denne delen av fremstillingen, og gjennomgås i punkt 8.3 nedenfor. Det er denne formen for gassalg som gjøres mest i Nederland.³⁶⁴ Inngåelse og oppfyllelse av gassalgsavtaler over børs gjennomgås kort i punkt 8.5 nedenfor.

TTF-systemet er tilrettelagt av den nederlandske gassoperatøren i den forstand at operatøren fungerer som en aktiv medhjelper ved gjennomføringen av transaksjonen. Dette gjøres særlig ved at GTS er ansvarlig for at de ulike tilbud og etterspørsel av gass matches, slik at gasstransaksjonen skal anses oppfylt etter gassalgsavtalen. I tillegg tilrettelegger GTS for effektiv overføring av gassvolumer gjennom sin balanseringstjeneste i det nederlandske gassnettverket. Hvordan disse tjenestene innvirker på de enkelte gassalg kommer jeg nærmere tilbake til i forbindelse med oppfyllelse av bilaterale gassalgskontrakter, se henholdsvis punkt 8.3.3.3 og 8.3.3.4.

I denne sammenheng bør det før øvrig nevnes at gassoperatøren ikke har en tilretteleggende funksjon for *inngåelse* av slike kontrakter. I forhold til kapasitetsavtalene har GTS, som nevnt i punkt 4.3.2, lagt til rette for noe som kalles for Bulletin Board hvor skipere gis anledning til utlyse sin interesse for å kjøpe eller selge kapasitetsrettigheter. Det fremgår imidlertid verken av transportavtalen, gassalgsavtalen eller GTS' hjemmesider at et slikt møtepunkt er etablert for potensielle gasskjøpere og gassselgere. Uansett må det nok legges til grunn at det ikke er et behov for et slikt møtepunkt: Potensielle selgere og kjøpere av gass på grossist-nivå i Nederland er forholdsvis offentlig kjente selskaper, og at en tilretteleggende funksjon på inngåelsesstadiet er således ikke en nødvendig faktor for å oppnå en velfungerende gassomsetning.³⁶⁵

Til slutt vil jeg undersøke hvordan transportavtalen og gassalgskontraktene regulerer de tilfeller hvor nettoperatorens tjenester svikter i forbindelse med avvikling av gassalg på TTF, se punkt 9.2. I denne forbindelse vil jeg ta for meg hvilken risikofordeling som gjelder mellom partene ved slik svikt, se punkt 9.3

³⁶⁴ Norsk gass selges for øvrig også direkte til sluttbrukere i Nederland via Emden i Tyskland. Her foregår gassalget utenom TTF-systemet og kalles for et «physical offtake».

³⁶⁵ Det er for øvrig publisert en liste over registrerte og godkjente brukere av TTF-systemet, se <http://www.gastransportservices.com/gastransport/en/2006/gastransportservices/ttf>. Det er bare slike registrerte brukere som kan være motparter i salgavtalen på TTF, se punkt 8.2 nedenfor.

8 Tilgang til gassalgstjenesten

8.1 Generelt

Med tilgang til gassalgstjenesten menes hvilke vilkår som må være oppfylt for at en bruker, enten skiper eller trader, kan kjøpe eller selge gass gjennom TTF-systemet. Dette henspiller seg først og fremst på de bilaterale gassalgskontrakter. Jeg har likevel valgt å innta gassalg over børs under dette temaet, ettersom disse gassalgskontraktene også gjennomføres på TTF.

Tilgang til gassalgstjenesten innebærer først og fremst en gjennomgang av de kravene som stilles for å kunne bruke tjenesten. Dette behandles i punkt 8.2 nedenfor. En slik tillatelse gir brukeren rett til å kjøpe og selge gass i systemet, enten gjennom EFET-kontrakten eller gjennom børs.³⁶⁶ Inngåelse og oppfyllelse av disse avtalene gjennomgås henholdsvis i punkt 8.3 og 8.4.

8.2 Tillatelse til bruk av TTF-systemet

Både skipere og tradere benytter seg av TTF-systemet, men det er oppsatt visse vilkår som må være oppfylt for å kunne få tilgang til dette systemet. Under punkt 4.2 har jeg redegjort for hvilke vilkår som gjelder for skipers tillatelse til å fysisk sette inn gass i entry-exit systemet. Dette har kun henspeilt seg på tilgang til den fysiske delen av gassnettverket i Nederland, men kan som nevnt i visse tilfeller være en viktig del av handelen på TTF.³⁶⁷

For å få tilgang til TTF-systemet som *skiper* må det, i tillegg til at vilkårene for tilgang til den fysiske delen av nettverket er oppfylt, stilles en økonomisk sikkerhet på €50 000 og inngås noe som kalles for «Title Transfer Registration Service».³⁶⁸ Sistnevnte vilkår kommer jeg tilbake til nedenfor.

Når det gjelder traders adgang til TTF-systemet, bør det først sies at disse vilkårene ikke atskiller seg fra de kravene som er stilt til skiper.³⁶⁹ Som med

³⁶⁶ Vilkåret om at bruker må ha slik tillatelse for å kunne handle gjennom børs, følger av TTF Rules 2.6, jf. Annex 4 punkt 1.1.1.

³⁶⁷ Dvs. dersom balansen på TTF-systemet ikke er opprettholdt og aktøren vil unngå balanseringskostnadene.

³⁶⁸ TSC 3.5. Dette henger for så vidt sammen med de tariffbestemmelser som gjelder for bruk av TTF-systemet, se punkt 8.4 nedenfor.

³⁶⁹ Se TSC 3.1 og 3.3.

skipere må også tradere akseptere transportavtalen, stille sikkerhet på €50 000, ha de nødvendige midler for å elektronisk utveksling med GTS, samt opptre som en «reasonable and prudent operator».³⁷⁰ Dersom disse vilkårene er oppfylt kan trader søke om tilgang som trader på TTF ved hjelp av et standardisert søknadsskjema.³⁷¹ Deretter må trader inngå «Title Transfer Registration Service».

«Title Transfer Registration Service» er i transportavtalen definert som

«... the service providing access to the TTF and the registration by GTS of title transfers».³⁷²

«Title Transfer Registration Service» kan sies å representere det siste og avgjørende vilkåret for adgang til TTF, samt et middel for GTS til å registrere overføringer av eiendomsrett til gass. Dette er en kontrakt som gir skiper eller trader mulighet til å handle gass gjennom TTF-systemet. I transportavtalen er det nærmere innholdet av denne tjenesten definert:

«...the title transfer registration service allows for the registration by GTS of the transfer of the title to entry gas from the TTF or exit gas to the TTF with a specified Wobbe label (H, L, G+ and G) at the TTF between shipper or trader and another shipper or trader, provided that the latter shipper or trader has the title transfer registration service in place as well».³⁷³

Tillatelsen til systemet kan imidlertid trekkes tilbake av GTS. Dette gjelder de tilfeller hvor det oppstår *negativ* ubalanse i en brukers gassportefølje og GTS har rimelig grunn til å tro at en slik ubalanse vil vedvare.³⁷⁴ Slik bestemmelsen er utformet gjelder den bare avvik mellom hva som er solgt på TTF og hva som er nominert på entry-punkter og/eller forventet å bli fysisk levert på disse punktene.³⁷⁵ Det er ikke fastslått at kjøp på TTF skal hensyntas ved denne vurderingen. Imidlertid omfatter bestemmelsen trader, slik at det må legges til grunn at kjøp på TTF også skal tas med i beregningen.

Regelen gjelder bare for negativ ubalanse. Dette er nok begrunnet i at negativ ubalanse innebærer en reduksjon i transportkapasiteten, noe som er sett på som et mer alvorlig tema (ut

³⁷⁰ TSC 3.1 bokstav a)-d), kfr. TSC Appendix 5 punkt 1.6 flg.

³⁷¹ TSC 3.3. Tradere som får tilgang til TTF-systemet mottar en skiperlisens LA.

³⁷² TSC 1.3.

³⁷³ TSC 2.10.1.

³⁷⁴ TSC 4.B.6. GTS har også i et slikt tilfelle rett til å justere skipers eller traders nominasjoner.

³⁷⁵ Det kan være avvik mellom nominerte gassvolum og faktisk inn- og uttak av gass, jf. punkt 5.6 flg. foran.

fra blant annet leveringssikkerhetshensyn) enn at gassrørledningene utsettes for et høyere trykk gjennom positiv ubalanse.³⁷⁶

8.3 Bilateralt gassalg på TTF

8.3.1 Gassalgskontrakten

Gassalgskontrakten for bilateral handel på TTF er utarbeidet av «European Federation of Energy Traders» (EFET). Den overordnede EFET-avtalen er en rammeavtale mellom kjøper og selger som i stor grad brukes for kortsiktige gassalg på det europeiske gassmarkedet.³⁷⁷ I dette ligger at skiper og/eller trader seg i mellom kan fastslå konkrete bestemmelser i forhold til pris, volum og tid, så lenge rammebestemmelsene følges. Disse konkrete bestemmelsene fastsettes i de individuelle transaksjonene i såkalte «deal-sheet», inntatt som vedlegg til kontrakten.

Før jeg ser nærmere på hvilke særlige regler som regulerer kjøp og salg av gass i Nederland, vil jeg først gi en kort oversikt over selve EFET-kontrakten, med hovedfokus på realforpliktelsene og svikt ved disse. Denne kontrakten danner basis for de justeringer som er gjort for handel på TTF-systemet, gjennom det såkalte TTF-vedlegget.

EFET-avtalen inneholder for det første en regulering av partenes forpliktelser, først og fremst selgers volumforpliktelse og kjøpers avtaksforpliktelse.³⁷⁸ Dette innebærer at selger er forpliktet til å levere det avtalte volum til kjøper og at kjøper er forpliktet til å ta imot det avtalte volum fra selger. Det er ikke inntatt noen spesielle bestemmelser i rammeavtalen som vedrører de kvalitetskrav som skal stilles til gassen. Det er kun bestemt at gassen skal være i overensstemmelse med de eksisterende kvalitetskrav som stilles i de respektive gassnettverkene.³⁷⁹ Begrunnelsen for dette er rimelig nok at EFET-avtalen er utarbeidet for hele det europeiske kontinentet hvor det i transportsystemet for de ulike land kan være stilt forskjellige krav til gassens kvalitet. Dette følger eksempelvis av det nederlandske transportsystemet som både omfatter et H-gassnettverk og et L-gassnettverk (innenfor det nasjonale høytrykksnettverket).

³⁷⁶ Se punkt 5.6.1 foran (i petit).

³⁷⁷ Det er nærmere 80 europeiske selskaper innenfor energi-sektoren som benytter seg av denne kontrakten, se <http://www.efet.org/>.

³⁷⁸ EFET § 4.

³⁷⁹ Gass som ikke tilfredsstiller slike krav kalles for «Off-Spec Gas», jf. EFET § 8a.

For det andre er det inntatt regler i forhold til svikt i selgers eller kjøpers forpliktelser. For selgers del vil det her være snakk om under- eller overlevering og for kjøpers del uttak av for lite eller for mye gass etter avtalen. Det skal i slike tilfeller ytes normaltapsersstatning basert på en dekningstransaksjon. Eksempelvis vil underlevering fra selger medføre en erstatningsplikt tilsvarende det tapet kjøper hadde lidt under vanlige omstendigheter ved å kjøpe gass av en annen produsent eller leverandør.³⁸⁰ De særregler som gjelder for slikt kontraktsbrudd for transaksjoner på TTF, kommer jeg tilbake til i punkt 8.3.3.4 nedenfor.

For det tredje er det gitt bestemmelser om de situasjoner hvor en part er fritatt fra sine oppfylleelsesplikter, dvs. force majeure-situasjonene. Denne reguleringen avviker ikke i stor grad fra bestemmelsene om fritak fra erstatningsansvar etter norsk kontraktsrett. Dette henspeiler seg både på hvilke krav som stilles situasjonen³⁸¹ og kravene til varsel om den oppståtte situasjonen.³⁸² Jeg går ikke nærmere inn på dette i fremstillingen ettersom det er gassoperatørens rolle som er temaet her. Force majeure-reguleringen *etter transportavtalen* ved svikt transporttjenesten er for øvrig gjennomgått i punkt 6.5 foran.

Reglene i EFET-avtalen er justert noe i forhold til handel med gass i det nederlandske gassnettverket. Dette er gjort gjennom et eget vedlegg, TTF-vedlegget. Vedlegget reviderer og supplerer de nedfelte bestemmelsene i EFET i den forstand at det er TTF-vedlegget som er hovedavtalen for inngåelse av gassalg i Nederland. Følgende er bestemt om TTF-vedleggets gjennomslagskraft:

«...TTF Appendix...shall apply to and govern all Individual Contracts entered into by the Parties for and concerning the delivery and acceptance of Natural Gas at the TTF».³⁸³

TTF-vedleggets revisjon og supplerer av bestemmelsene i EFET-avtalen er en direkte konsekvens av TTF-systemets oppbygging. Dette kan belyses med et eksempel: I EFET-avtalen er det bestemt at den faktisk leverte mengde til en kjøper fastsettes etter en allokeringssprosess.³⁸⁴ Gjennom denne prosessen avgjøres det om det avtalte gassvolum kan leveres fysisk til kjøperen. Dette er

³⁸⁰ EFET § 8.1.

³⁸¹ EFET § 7.1, sml. kjøpsloven av 13. mai 1988 nr. 27 (kjl.) § 27 første ledd.

³⁸² EFET § 7.3, sml. kjl. § 28.

³⁸³ EFET, TTF Appendix version 1.0/June, 2004 punkt 2. TTF-vedlegget i det følgende.

³⁸⁴ EFET § 6 punkt 4.

nemlig ikke alltid tilfellet, for eksempel på grunn av underlevering fra selgerens side. For handel på TTF er imidlertid en slik regulering unødvendig. Transaksjoner gjennom dette virtuelle systemet gjennomføres alltid og alle allokeringer på TTF er derfor samsvarende med operatørens bekreftelse av kjøper og selgers melding om overføringsvolumer.³⁸⁵ Operatørens bekreftelse er slikt sett å anse som en allokeringsmelding.³⁸⁶

Denne ordningen atskiller seg som nevnt fra den vanlige salgs- og leveringsprosessen på det europeiske kontinentet. I den generelle EFET-avtalen er det nemlig fastsatt at omfanget av den leverte gassen fra selger blir fastslått på basis av nominasjonene fra partene og allokeringsmeldingene fra operatøren.³⁸⁷ Allokeringsmeldninger fra operatøren blir avgitt på grunnlag av sistnevntes måleapparater på de respektive leveringsstedene, og er kun en melding om hvor mye gass som faktisk har passert utgangsslusen. Operatørens rolle i slike transaksjoner er således kun av informativ karakter. I det nederlandske systemet er imidlertid allokeringsmeldingen fra operatøren som nevnt knyttet opp mot bekreftelsen fra operatøren på hvilke gassvolum som kan overføres mellom de ulike partene.

TTF-vedleggets bestemmelser om hvordan over- og underlevering og over- og underavtak skal håndteres, avviker etter dette fra EFET-avtalen. Bestemmelsene må knyttes opp mot nominasjonsprosessen på TTF, ettersom det ikke dreier seg om fysiske volumer. Det er bare i tilfeller hvor aktøren nominerer for mye eller for lite i henhold til en gasssalgsavtale som innebærer at slike situasjoner oppstår. Dersom for eksempel selger har nominert for lite, og transaksjonen således ikke blir matchet og bekreftet av GTS, innebærer dette at kjøper kommer i negativ ubalanse. Det er gassoperatøren som håndterer slik ubalanse, noe jeg kommer tilbake til i punkt 8.3.3.4 nedenfor om operatørens balanseringstjenester.

Som med EFET-kontrakten har også TTF-vedlegget supplerende bilag eller «dealsheet» som skal benyttes for de enkelte gasstransaksjonene. Disse ligner på bilagene til EFET-kontrakten, men er spesielt utformet på visse punkter ut fra TTF-systemets særegenhet. For eksempel er det nødvendig å spesifisere hvilken «Wobbe label» som skal gjelde og at TTF-transaksjonene skal anses som et «Intra-System».³⁸⁸ Det kan ut fra det velges mellom fire forskjellige bilag, et for «fixed price», et for «floating price», et for «call option» og et for

³⁸⁵ <http://www.gastransportservices.com/gastransport/en/2006/operationalhandling/>.

³⁸⁶ TTF-vedlegget punkt 5.

³⁸⁷ EFET § 6.4.

³⁸⁸ TTF-vedlegget punkt 3. Som nevnt er TTF-systemet et virtuelt handelspunkt innenfor det nederlandske gassnettverket, herav definisjonen «Intra-System».

«put option».³⁸⁹ Dette går imidlertid ikke nærmere inn på. Ellers må det som ved bilagene til EFET-kontrakten spesifiseres den aktuelle mengde, tidsperiode og mottaks- og leveringspunkt.

8.3.2 Inngåelse av gassalgskontrakten

Omsetning av gass i Nederland foregår for det meste gjennom bilaterale gassalgskontrakter. En annen måte å si dette på er at avtalene inngås «Over the counter» (OTC).³⁹⁰ Dette vil i tradisjonell forstand si at kjøpere og selgere kontakter hverandre over telefon. Imidlertid har dette OTC-markedet endret seg med årene, og den vanligste formen for avtaleinngåelse mellom gassaktørene skjer ved hjelp av mellommenn eller meglere. Handelen skjer hovedsakelig «on-screen», dvs. gjennom et datasystem som fungerer som en møteplass for potensielle kjøpere og selgere av gass. I Nederland er det særlig meglersystemet ICAP som brukes mest for handel på TTF.³⁹¹

ICAP tilbyr et software som tilrettelegger for gjennomføring av kjøp og salg direkte på skjermen. Selv om dette instrumentet i utgangspunktet tilrettelegger for anonyme bud, er det fortsatt å anse som et OTC-marked, i den forstand at kjøper og selger må inngå en spesifikk (bilateral) avtale seg imellom, dvs. EFET-kontrakten med TTF-vedlegget. Dessuten forekommer det også OTC-handel i mer tradisjonell forstand, dvs. at trader eller skiper ringer til megler og ber denne om å finne en motpart som er interessert i å akseptere et gitt tilbud. Megleren finner deretter en aktuell motpart, men handelen blir registrert på skjermen.

8.3.3 Oppfyllelse av gassalgskontrakten

8.3.3.1 Generelt

Foran har jeg gitt en kort fremstilling av innholdet i de bilaterale kontraktene for gassalg i Nederland og vist hvordan disse inngås. Temaet for dette punktet er hvordan gassalgskontraktene oppfylles. Som nevnt i punkt 7 foran oppfylles gassalgsavtalene ved partenes nominering og gassoperatørens etterfølgende

³⁸⁹ De to sistnevnte er opsjonsavtaler, ikke faktiske gassalgsavtaler.

³⁹⁰ OTC-markedet er imidlertid ikke bare forbeholdt for kortsiktige avtaler, også avtaler med lengre tidshorisont kan gjøres gjennom et slikt marked. Alt unntatt børs er jo i prinsippet OTC-handel.

³⁹¹ Også meglersystemene Spectron og Prebon benyttes, men for transaksjoner på TTF blir altså ICAP benyttet i størst grad, jf. informasjon fra ansatte i Norsk Hydro.

matching og bekreftelse. Det er slikt sett ingen fysiske volumer så må leveres eller avtas for at gassalgsavtalen skal anses oppfylt.

Dette er forholdsvis nytt innenfor de europeiske gassmarkedene hvor gasstransaksjoner tradisjonelt har blitt gjennomført med levering fra a-å og hvor leveringspunktet har vært utgangsslusen på leveringsterminalen hvor kjøper mottar gassen.³⁹²

Det at nominasjoner er partens hovedforpliktelse etter avtalen, følger av TTF-vedleggets regler om «Scheduling». I dette ligger hvilke handlinger som må gjøres for at gassalgskontrakten skal anses for oppfylt.³⁹³ Her er det bestemt at en parts forpliktelse til «Schedule» er å fremsette nominasjoner i henhold til transportavtalen.³⁹⁴

Fremsettelse av nominasjoner er altså partenes overordnede forpliktelser etter avtalen. Dette betyr imidlertid ikke at fysiske leveringer eller avtak ikke er aktuelt i forbindelse med en gasstransaksjon. Slike leveringer eller avtak kan gjennomføres dersom aktøren er i ubalanse på TTF.³⁹⁵ Poenget er imidlertid det at dette ikke er noen betingelse for at gasstransaksjonen skal anses gjennomført. Balansespørsmålene er i første omgang et forhold mellom nettoperatoren og vedkommende aktør som er i ubalanse.

Balanseringskostnadene vil imidlertid påføres den aktør som nominerer et volum på TTF i henhold til gassalgsavtalen uten at motparten gjør det samme. De balanseringskostnader som oppstår i slike tilfeller kan kreves dekket etter gassalgsavtalen. Dette kommer jeg tilbake til i punkt 8.3.3.4 nedenfor.

Skipers eller traders nominasjoner behandles i punkt 8.3.3.2 nedenfor. Gassoperatørens matching og bekreftelse av nominasjonene gjennomgås i punkt 8.3.3.3.

³⁹² Jf. *Brautaset* s. 105. Sml. også det britiske gassnettverket hvor kjøp og salg av gass skjer gjennom fordringer på operatøren som eier all gassen i systemet, se nærmere *Hegna* side 98 flg.

³⁹³ EFET § 4 punkt 2, jf. «those actions necessary for a party to effect its respective delivery or acceptance obligations».

³⁹⁴ TTF-vedlegget punkt 4.

³⁹⁵ Dette er bare en mulighet for skipere som kan sette inn eller avta fysiske volumer i systemet, se punkt 4.2 foran. Tradere er som nevnt aktører som bare operer på TTF, se punkt 7 foran.

8.3.3.2 Nominasjon til operatøren om ønsket overføring av gass

Etter at selger og kjøper har inngått avtale om et gassalg, må disse fremsette nominasjoner til gassoperatøren om at et gassalg er inngått og at spesifikke gassvolumer skal overføres mellom partene til spesifikke tidspunkt.

Nominasjonene som kontraktsrettslig forpliktelse følger som nevnt av reglene om «Scheduling» i gassalgsavtalen. Etter TTF-vedlegget er det bestemt at

«Schedule shall include, without limitation, compliance with all obligations and requirements contained in the TSC and the Operating Manual to the TSC».³⁹⁶

Oppfyllelse av de kontraktsrettslige forpliktelsene i TTF-systemet må sees i sammenheng med nominering etter transportavtalen. Det er viktig å merke seg at selve nominasjonene ikke innebærer at gassalgsavtalen skal anses som oppfylt. Dette er betinget av gassoperatørens matching og bekreftelse av nominasjonene, noe jeg kommer tilbake til i punktet nedenfor.

Før jeg ser nærmere på kravene til nominering etter transportavtalen, bør det sies at nominasjonene ikke bare er nødvendig for oppfyllelse av gassalgsavtalen. De fungerer også som en informasjonskanal for operatøren om hvem som er eier av gassen i systemet. Dette er viktig ettersom operatøren ikke har noen eierrettigheter på gassen i systemet.³⁹⁷ Videre må nominasjonene sees i lys av det faktum at nettverket kun er velfungerende dersom brukerne av systemet opprettholder en viss balanse i sin portefølje. Slikt sett er operatøren avhengig av å se hvor mye gass som går ut og inn av skipers eller traders gassalgsportefølje, og ut fra dette eventuelt foreta de nødvendige balanseringstjenester.

Nominasjonene som fremsettes er elektroniske meldinger som blant annet fastslår mengden, tidsperioden, samt de respektive parter.³⁹⁸ I TSC Appendix 5 punkt 3.1 er følgende bestemt:

«Shipper or trader shall make a nomination for each portfolio for each hour of each N for TTF. A nomination may relate to more than one consecutive gas day. A (re)nomination shall contain for each hour the customer codes of all upstream parties and downstream parties and, taking into account the sign convention as provided in Article 1.10 of this Appendix 5, the quantities of gas to be offtaken by

³⁹⁶ TTF-vedlegget punkt 4. Se også EFET TTF Appendix Guidance Notes punkt 2.4.

³⁹⁷ I motsetning til det britiske systemet hvor National Grid NTS er eier av all gassen i systemet.

³⁹⁸ Se <http://www.gastransportservices.com/gastransport/en/2006/gastransportservices/ttf>.

shipper or trader from such upstream parties and quantities of gas to be made available by shipper or trader to such downstream parties.»

Kravene til denne nominasjonsmeldingen avviker ikke fra kravene til nominasjonsmeldingen i forbindelse med transport av gass.³⁹⁹ Jeg behandler derfor bare kort innholdet i denne bestemmelsen.

Nominasjoner for TTF kan foretas fra 179 dager til 30 minutter før den timen hvor gassoverføringen skal finne sted.⁴⁰⁰ Tidligere kunne man nominere 750 dager på forhånd,⁴⁰¹ men nominasjon til TTF er nå samsvarende med nominasjonsprosedyren som gjelder for fysisk transport av gass.⁴⁰² Både kjøper og selger må fremsette nominasjoner.⁴⁰³ Endelig må nominasjonene gjelde for den samme porteføljen.

8.3.3.3 Operatørens matching og bekreftelse av nominasjoner

Etter at partene har fremsatt sine nominasjoner kommer operatøren inn og sørger for at tilbudet mellom kjøper og selger blir matchet og bekreftet. Matchingen har den funksjon at gassalgsavtalen mellom kjøper og selger anses for å være avviklet og at gasstransaksjonen er gjennomført.⁴⁰⁴ Det er bare etter slik matching og bekreftelse at partenes kontraktsrettslige forpliktelser skal anses som fullstendig oppfylt. Det er i denne relasjonen at gassoperatørens rolle for avvikling av gassalg blir synlig, og som nevnt over er dette den ene siden av gassoperatørens gassalgstjenester.

For at nominasjonene skal kunne bli «matchet» stilles det, som for nominasjoner for fysisk transport, blant annet krav om at nominasjonen har motsatt fortegn, at de vedrører den samme porteføljen og at volumet for inn- og uttak er samsvarende.⁴⁰⁵ Når det gjelder det siste kravet er det imidlertid

³⁹⁹ Jf. punkt 4.4 foran.

⁴⁰⁰ TSC Appendix 5 punkt 3.2 første og fjerde avsnitt.

⁴⁰¹ TSC 2005-2 Exhibit G punkt 3.2.

⁴⁰² Sml. TSC Appendix 5 punkt 2.2. Denne endringen må etter all sannsynlighet være begrunnet i det lite praktiske behovet for å kunne nominere så lang tid i forveien, samt den erfaring GTS har hatt med nominasjonsprosedyre fra skipere og tradere de siste årene. Det er dessuten uttalt at en sammenstilling av prosedyrene for nomineringen på TTF og utenfor TTF (dvs. de fysiske entry- og exit-punktene) er hensiktsmessig, se presentasjon fra Shipper's meeting i Schiphol-Rijk av 4. oktober 2005.

⁴⁰³ Dette følger forutsetningsvis av bestemmelsen i TSC Appendix 5 punkt 3.1 første avsnitt, samt det faktum at GTS er avhengig av å vite hvilke gassmengder som blir tatt ut og inn av de ulike aktørene i markedet, jfr. kravet om nettverkets balanse.

⁴⁰⁴ Leveringstedet for gass er derfor dette virtuelle handelspunktet, se TTF-vedlegget punkt 10.1.5.

⁴⁰⁵ TSC Appendix 5 punkt 5.3.

godtatt et avvik på 100 kWh for TTF-nominasjoner.⁴⁰⁶ «Matchingen» vil i et slikt tilfelle gjøres for den laveste nominasjonen: Dersom selger nominerer 55 000 kWh og kjøper nominerer 54 900 kWh, vil det foretas en «match» for det siste angitt og laveste volumet. Denne regelen kalles «the lesser rule».⁴⁰⁷

I forholdet mellom partene er det imidlertid verdt å nevne at TTF-vedlegget punkt 7.3 fastslår at toleransen i forhold til partenes nominasjoner skal være lik null. Dette vil si at en part står ansvarlig for alle balanseringskostnader som motparten blir pålagt som følge av å fremsette en for lav eller høy nominasjon i forhold til gassalgsavtalen. Dette vil si at parten ikke bare blir ansvarlig for motpartens balanseringskostnader utover de eksisterende toleransegrenser, men også balanseringskostnader som henspiller seg på den ubalanse som ligger innenfor toleransegrensene, se punkt 5.6.4 foran.

Dersom nominasjonen etter reglene over matcher, blir det sendt en bekreftelse til begge skipere.⁴⁰⁸ Bekreftelsen blir gitt forholdsvis raskt, dvs. senest den nærmeste time etter 30 minutter fra GTS mottok nominasjonen.⁴⁰⁹ Dersom GTS for eksempel mottar beskjeden kl. 0915 må bekreftelse bli gitt senest kl. 1000, og beskjed som kommer inn kl. 0945 må bekreftes senest kl. 1100. Det er på dette tidspunktet gasstransaksjonen skal anses som gjennomført. Aktøren er for øvrig ansvarlig for å undersøke de innkomne bekreftelser.⁴¹⁰

Som nevnt er GTS bekreftelse å anse som en allokering melding. Dette er i transportavtalen er dette formulert på følgende vis:

«In case quantities of gas are nominated at the TTF and are confirmed by GTS, the allocation is equal to the confirmation».⁴¹¹

I TTF-vedlegget er også en lignende bestemmelse inntatt i forhold til bekreftelse og allokering fra den nederlandske nettoperatoren:

«...the last confirmation issued by GTS to the Parties in respect of a Time Unit shall be deemed to be an allocation statement from the relevant Network Operator for TTF Transactions whose Total Supply Periods contain that Time Unit».⁴¹²

⁴⁰⁶ TSC Appendix 5 punkt 5.4.

⁴⁰⁷ TSC Appendix 5 punkt 5.3 tredje kulepunkt.

⁴⁰⁸ TSC Appendix 5 punkt 5.4.

⁴⁰⁹ TSC Appendix 5 punkt 5.6.

⁴¹⁰ TSC Appendix 5 punkt 5.6 tredje avsnitt.

⁴¹¹ TSC Appendix 6 punkt 5 første avsnitt. Se også TSC Appendix 5 punkt 5.6 tredje avsnitt for følgende er fastslått: «With respect to allocation regarding N GTS shall use the quantities indicated in the latest confirmation referring to N with the status `settled`».

⁴¹² TTF-vedlegget punkt 5.

Det bør videre nevnes at en bekreftelse ikke kan fravikes fra en av partenes side. Dette må for øvrig sees i sammenheng med ønsket om balanse og kontinuitet i det nederlandske gassnettverket. Følgende er nemlig bestemt i transportavtalen:

«Once both parties involved in a transaction at the TTF have received a confirmation for any hour with the status 'settled', the status of the match cannot be changed unilaterally by either one of the parties».⁴¹³

En endring kan likevel forekomme dersom det foretas en renominasjon, dvs. en endring av tidligere fremsatt nominasjon.⁴¹⁴ En slik nominasjon må foretas av begge parter.⁴¹⁵ Dersom denne ny nominasjonsprosedyren ikke blir «matchet», vil den tidligere bekreftelsen fortsatt gjelde.⁴¹⁶ Renominasjoner inn til TTF kan fremsettes inntil en halvtime for handelen skal gjennomføres, dvs. før levering skal skje i henhold til avtalen mellom kjøper og selger.⁴¹⁷

8.3.3.4 Operatørens balanseringstjenester

GTS' balanseringstjenester innebærer i korthet at en ubalanse i en parts gassportefølje blir gjenopprettet, enten det dreier seg om negativ eller positiv ubalanse.⁴¹⁸ Balanse for en portefølje på TTF er beregnet på følgende vis:

«imbalance in such a portfolio [for TTF] will be determined by comparing the allocations for TTF as an entry point on a certain hour in a gas day with the allocations for TTF as an exit point at the same hour.»⁴¹⁹

Ubalanse for en aktør på TTF måles ut fra hvilke entry- og exit-nominasjoner som er gjort på TTF. Ved et gassalg mellom kjøper og selger vil kjøpers nominasjon fungere som exit-gass, mens selgers nominasjon fungerer som entry-gass.

Det er uansett viktig å ha klart for seg at en ubalanse både kan forekomme for de virtuelle TTF-porteføljene og for de fysiske porteføljene. Disse porteføljene danner utgangspunktet for avgjørelsen om aktørens nettobalanse i nettet er innenfor de aksepterte toleransegrenser. Disse former for ubalanse henger som nevnt også sammen; en ubalanse på TTF kan rettes opp ved

⁴¹³ TSC Appendix 5 punkt 5.2

⁴¹⁴ Jf. punkt 4.4.2 og fotnote 166.

⁴¹⁵ TSC Appendix 5 punkt 5.2 siste punktum.

⁴¹⁶ Dette følger ikke direkte av transportavtalen men av en rettledning angående TTF-nominasjoner, utgitt av GTS av 18. mai 2004 (punkt 3.2).

⁴¹⁷ www.gastransportservices.com, «Shippers», deretter «Operational handling».

⁴¹⁸ Om denne sontringen, se punkt 5.1 foran.

⁴¹⁹ TSC punkt 4.A.1.3.

fysisk inntak i systemet, og en ubalanse i det fysiske systemet kan rettes opp ved kjøp eller salg på TTF. Dersom det for eksempel er solgt 10 enheter gass på TTF, men bare kjøpt 6 enheter, er vedkommende i en negativ ubalanse på 4 enheter. Aktøren kan forhindre ubalanse ved å fysisk sette inn de underskytende gassmengder i det fysiske systemet. Ubalanse i en skipers portefølje for transport av gass og de konsekvenser som oppstår i denne sammenheng er gjennomgått i punkt 5.6 foran.

Slik bestemmelsen om ubalanse på TTF er utformet vil det kun oppstå ubalanse dersom en av partene ikke overholder sin kontraktsrettslige forpliktelse ved å nominere. Operatørens balanseringstjenester er således bare aktuelt ved de tilfeller hvor nominasjonene ikke er matchet og bekreftet av GTS.

Spørsmålet blir da å se nærmere på hvilke konsekvenser dette har for avtaleforholdet mellom kjøper og selger. Det må skilles mellom ubalanse i form av under- og overlevering, og over- og underavtak. Disse begrepene må ikke forveksles med fysiske leveringer eller avtak. De to førstnevnte former for ubalanse vil være forårsaket av selger og de to de sistnevnte av kjøper.

Når det gjelder ubalanse forårsaket av selger i form av underlevering vil dette være tilfellet dersom selger ikke fremsetter nominasjon overhodet eller fremsetter nominasjon som er lavere enn den partene har avtalt seg imellom. I TTF-vedlegget er følgende bestemt:

«If...the Contract Quantity exceeds the Delivered Quantity by reason of Seller's Default, the Seller shall pay to the Buyer as compensation for its resulting losses...amount...equal to: (a) the Buyer's Balancing Charges; minus (b) ⁴²⁰ the product of the Default Quantity and the Contract Price» (min understreking).

Ved underlevering av gass fra selger er det kjøper som blir utsatt for balanseringskostnader direkte fra GTS, og ikke omvendt. Dette har sitt utspring i at kjøpers nominasjon på porteføljen overstiger den selger har nominert. Det er slikt sett kjøpers som i utgangspunktet blir ansett for å være i ubalanse ved å ha nominert et større exit-volum enn det entry-volum som selger har meldt. I et slikt tilfelle må GTS foreta balansering av systemet.

Dette blir derfor i første omgang et forhold mellom kjøper og operatøren som styres av de regler som er fastslått etter transportavtalen. Etter avtalen mellom kjøper og selger foreligger det imidlertid et kontraktsbrudd fra selgers side, og kjøper kan etter bestemmelsen kreve dekket de balanseringskostnader som han er ilagt. Det skal imidlertid trekkes fra kontraktsprisen for det

⁴²⁰ TTF-vedlegget punkt 7.1.1.

manglende volum selger ikke nominerte: Kjøper er jo ikke forpliktet til å betale for dette etter gassalgsavtalen.⁴²¹

Ved overlevering fra selger, dvs. hvor selger nominerer høyere enn det som er avtalt (noe som kanskje ikke er like praktisk), vil kjøper være i positiv balanse. Kjøper må her betale GTS balanseringskostnadene for å balansere sin portefølje. Dette kan kreves dekket av selger etter følgende beregningsmåte: Kjøpers balanseringskostnader pluss det overskytende gassvolum minus kjøpers balanseringskompensasjon.⁴²² Dette bør forklares nærmere. Når selger har nominert inn på TTF mer enn hva avtalen med kjøper tilsier, må kjøper betale for dette ekstra volumet. Imidlertid kjøper GTS tilbake denne overskytende gassmengden gjennom sin balansering av porteføljen, som er delvis kostnadsbelagt.⁴²³ Selger blir derfor til slutt ansvarlig for sin overlevering og må betale for balanseringskostnadene pluss kontraktsprisen for den overskytende gassemengden minus den pris som GTS kjøper denne for. Som nevnt foran, under punkt 5.6.2, vil GTS ta utgangspunkt i LGP ved kjøp av denne overskytende gassen. Ved store avvik mellom denne prisen og den prisen kjøper og selger har blitt enige om, kan det totale erstatningsbeløpet bli høyt.

Operatørens balanseringstjenester ved underavtak, dvs. hvor kjøper nominerer inn lavere enn hva som er avtalt mellom partene, innebærer at selgeren blir ansett for å være i ubalanse ved å ha nominert inn mer gass enn hva som er nominert ut.⁴²⁴ Det dreier seg altså om et kostnadselement for selgeren etter de prinsipper som gjelder for ubalanse.⁴²⁵ Kjøperen vil derfor i første omgang være uberørt av sin egen pliktforsømmelse. Det er bare i andre omgang at kjøperen blir stilt ansvarlig for ikke å ha oppfylt sin kontraktsrettslige forpliktelse til å nominere et bestemt volum. Kjøper må her betale for selgers balanseringskostnader til operatøren pluss det overskytende volum selger har nominert inn minus den kompensasjon selger får fra operatøren ved at denne kjøper gassen.

Ved overavtak står man overfor en situasjon hvor kjøper har nominert inn et større volum enn det avtalen foreskriver. Selger blir slikt sett ansett for å være i negativ ubalanse. Selger kan kreve sine kostnader dekket etter følgende beregning: Selgers balanseringskostnader minus kontraktsprisen for det overskytende nominerte volum.⁴²⁶ Selger har mottatt en høyere betaling enn fra kjøper enn det avtalen opprinnelig fastsatte. Dette beløpet har ikke selger krav

⁴²¹ Se EFET TTF Appendix Guidance Notes punkt 7.1 bokstav a).

⁴²² TTF-vedlegget punkt 7.1.3.

⁴²³ Se punkt 5.6 foran.

⁴²⁴ TTF-vedlegget punkt 7.1, underpunkt 2.

⁴²⁵ Jf. punkt 5.6 flg. foran.

⁴²⁶ TTF-vedlegget punkt 7.1.4.

på ettersom kjøper betaler for dette volumet etter GTS' regler om fastsettelse av balanseringskostnader.

Ut fra det ovennevnte er det ikke riktig å si at GTS' balanseringstjenester fungerer som en garanti for riktig oppfyllelse: Dette hadde vært tilfellet dersom GTS gikk inn og balanserte den sviktende parts portefølje. Man ville da stått overfor et kontraktsforhold som aldri ville bli røkket ved mislighold i en av partenes forpliktelser. I stedet kommer misligholdet for dagens lys ved at den sviktende parten må erstatte motpartens kostnader ved operatørens balanseringstjenester. Det er slikt sett mer riktig å karakterisere GTS' balanseringstjenester som en oppfyllelsesfaktor på tross av riktig oppfyllelse: Den ene parten har jo overført et gassvolum i henhold til kontrakten, men må erstatte kostnadene for at motparten ikke har gjort det samme og deretter kreve regress hos denne.

8.4 Tariffbestemmelser for TTF

Gjennomføring av kjøp og salg av gass gjennom TTF-systemet er gjenstand for to ulike tariffiseringer. Det eksisterer både en fast og en variabel tariff.⁴²⁷ Den faste tariffen er på €15 156 og gjelder for en 12 måneders periode.⁴²⁸ Denne ilegges uavhengig av hvor mange transaksjoner skiper eller trader gjør over TTF-systemet. Dersom skiper eller trader utover 12 måneders perioden fortsatt vil benytte seg av dette systemet, ilegges det en månedlig fast tariff på €1263.

Den variable tariffen vedrører omfanget av gasstransaksjoner per år. Det gjelder både transaksjoner eller omsetning hvor skiper eller trader er den mottakende eller leverende part.⁴²⁹ Begge parter må således betale for en transaksjon. For de første 4 000 000 000 kWh omsatte gassmengder i løpet av et år, gjelder en tariff på €ct 0,001 475 per kWh.⁴³⁰ For all gass som omsettes av en skiper eller trader over dette volum, ilegges en avgift på €ct 0,000 202 per kWh. Skiper og trader mottar en faktura hver måned som gjelder den variable avgiften.⁴³¹ I denne er det ikke hensyntatt at skiper eller trader eventuelt har omsatt gassvolum over 4 000 000 000 kWh. Det er således

⁴²⁷ I motsetning til avgift for kapasitetsrettigheter, se punkt 4.3.5 foran.

⁴²⁸ TSC punkt 5.6.1 første avsnitt, jf. TSC Appendix 1C.

⁴²⁹ TSC punkt 5.6.2 annet avsnitt tredje punktum.

⁴³⁰ TSC punkt 5.6.2 annet avsnitt første punktum, jf. TSC Appendix 1C. €ct står for eurocent.

⁴³¹ Faktura sendes også ut hver måned for selve tilgangen til TTF-systemet, dvs. den faste avgiften, samt alle andre tjenester som skiper eller trader benytter seg av, jf. TSC punkt 5.11.1. Av praktiske hensyn sammensetter jeg imidlertid ikke dette her.

den høyeste tariffen som det blir tatt utgangspunkt i for hver måned. På slutten av året blir imidlertid dette korrigert med tilbakevirkende kraft så lenge skiper eller trader faktisk har omsatt for over den aktuelle gassmengde i løpet av det inneværende året.⁴³²

8.5 Gassalg gjennom børs

8.5.1 Kort om APX

APX er den nederlandske gassbørsen. Den opererer kun på TTF-systemet, og er sammen med lanseringen av APX Gas Zeebrugge i Belgia den første børsen for handel med gass på det europeiske kontinentet. Utnevnelsen av APX som den nasjonale gassbørsen i Nederland, ble gjort 20. januar 2005 av den nederlandske finansministeren.⁴³³ Omsetning av gass gjennom denne børsen er til dels regulert i transportavtalen. Dette kommer jeg tilbake til i punkt 8.5.2 nedenfor.

APX samarbeider tett med GTS, og er meget viktig for liberaliseringen av det nederlandske markedet.⁴³⁴ Konseptet med børsen er basert på anonymisert handel via standardiserte kontrakter. For å garantere anonymitet, vil børsen være den sentrale motparten eller «clearinghouse» i alle transaksjoner gjennomført gjennom denne.⁴³⁵

Børsbasert handel er også en viktig faktor for å fjerne balanseringsrisiko tilknyttet brukernes gassporteføljer. Denne handelen medfører nemlig at aktørene kan balansere sine porteføljer og forhindre over- og underskudd med tilhørende balanseringskostnader.⁴³⁶ Om børsen som balanseringsverktøy viser jeg til punkt 5.5.3 foran.

APX tilbyr to markeder for handel med gass, «Within-Day-Market» og «Day-Ahead-Market». På førstnevnte marked kan balansering av dagkontrakter omsettes, jf. «Balance of day»-markedet.⁴³⁷ Dette markedet åpent året rundt. Omsetning på «Day-Ahead-Market» kan skje opp til maksimum 4 dager i forkant. Her tilbys følgende kontrakter: individuelle kontrakter, helger,

⁴³² TSC punkt 5.6.2 annet avsnitt fjerde punktum.

⁴³³ I henhold til gassloven artikkel 66b første ledd.

⁴³⁴ Se blant annet uttalelse fra Jonathan Stern, leder for gasstudier på Oxford Institute for Energy Studies, inntatt i *Petroleum Economist*, London, mai 2005, side 19.

⁴³⁵ *Neef* s. 250. Hvordan transaksjonene gjennomføres tar jeg for meg i punkt 8.5.3 nedenfor.

⁴³⁶ *Petroleum Economist*, London, mai 2005, side 19.

⁴³⁷ Jf. punkt 5.5.3 foran.

”balance of week” og ”working days next week” (faste leveringsperioder). Alle markedene tilbyr handel med gass av faste størrelser.⁴³⁸

Det bør også nevnes at det i mars 2006 ble lansert en ny gassbørs i det nederlandske gassmarkedet. Det er Endex som kontrollerer denne børsen og det er «longer term»-kontrakter som blir omsatt på denne. Som nevnt i punktet foran opererer APX «day ahead»-markedet og «within day-markedet». Endex-børsen går jeg imidlertid ikke nærmere inn på, men nevner at rene finansielle institusjoner som Morgan Stanley & Co, International Limited operer på børsen fra mai 2006,⁴³⁹ i motsetning til APX-børsen hvor flertallet av deltakerne er petroleumselskaper.⁴⁴⁰

8.5.2 Inngåelse av gassalgsavtaler gjennom APX

Transaksjoner gjennom den nederlandske gassbørsen, må holdes atskilt fra OTC-markedet. Handel over denne børsen forutsetter ikke at partene undertegner noen form for avtale med hverandre, jf. prinsippet om anonym handel og sentral motpart.⁴⁴¹ Selve handelen på børsen består av kjøp og salg av gassalgskontrakter.

Oppfyllelse på denne børsen gjøres som nevnt gjennom TTF-systemet. Slikt sett følges prosedyrene for bilateral handel i stor grad.⁴⁴² Selve avtaledokumentene som må inngås med APX er derfor til en viss grad korresponderende med EFET-kontrakten. Ettersom kontrakten er utarbeidet for en gassbørs eksisterer det både mindre og større forskjeller, men utgangspunktet for denne kontrakten var nettopp EFET-avtalen.⁴⁴³

Det er APX’ TTF Rules som er det grunnleggende avtaledokumentet. Her er det for det første bestemmelser om hvordan selve handelen gjennomføres. Videre er det gitt bestemmelser som skal forsikre at vedkommende markedsaktør er pålitelig og troverdig i forhold til handel og finansielle sikkerhetsmidler. Aktøren må således stille økonomisk sikkerhet for å få tilgang til børsen. Til slutt må det undertegnes en deltakeravtale som blant annet bekrefter at vedkommende skiper eller trader har godkjent APX’ bestemmelser og at det er stilt den nødvendige økonomiske sikkerhet.⁴⁴⁴

⁴³⁸ APX’ TTF Rules Annex 8.

⁴³⁹ Se <http://www.endex.nl/index.php?a=75>.

⁴⁴⁰ Se <http://www.apxgroup.com/index.php?id=99>.

⁴⁴¹ Se APX’ TTF Rules punkt 5.2.

⁴⁴² *Neef* s. 250. Oppfyllelse av gassalgsavtaler på børsen kommer jeg nærmere tilbake til i punktet nedenfor.

⁴⁴³ Jf. Informasjon fra Mark Starmans, Account Manager, APX Group.

⁴⁴⁴ Jf. Informasjon fra Mark Starmans, Account Manager, APX Group.

Det bør også nevnes at APX selv må sørge for å ha inngått «Title transfer registration service».⁴⁴⁵ Slikt sett kan APX sammenlignes med hvilken som annen helst skiper eller trader i det nederlandske markedet, noe som også må antas å være en viktig faktor til at prosedyren for bilateral handel og EFET-kontrakten blir etterfulgt i stor grad. Ettersom det kun tilbys faste volumer vil børsens nettobalanse på TTF vil imidlertid alltid være lik null.

Under den tidligere transportavtalen TSC 2004-1 var det faktisk stilt krav om at APX aksepterte transportavtalen for å kunne fungere som en børs i markedet. Dette ble sterkt kritisert, både på grunn av den risikoen som APX ble stilt overfor som en regulær skiper og det faktum at transportavtalen var skrevet for fysiske aktører og ikke for meglere eller mellommenn. Dette ble imidlertid endret gjennom gassloven artikkel 66b, hvor APX ble offentlig utnevnt som gassbørs i Nederland. Den nederlandske gassbørsen fikk således et rettslig fundament, noe som er sett på som helt nødvendig for å forbedre likviditeten og markedsstrukturen for en gassbørs.⁴⁴⁶ Videre er det også nå utarbeidet spesielle bestemmelser for en gassbørs i den nye transportavtalen.

Partene inngår avtale om gassalg på APX ved å gi tilbud og aksept til børsen. APX matcher deretter de foreliggende tilbud og aksept.⁴⁴⁷ Det er her blant annet bestemt at to ordrer, tilbud og aksept, er matchet når de gjelder det samme TTF-produktet, ordrene er fremsatt av to uavhengige parter og ordren gjelder samme dag og time.⁴⁴⁸

Handelen er imidlertid ikke gjennomført ved en slik matching fra APX' side, og matchingen fra APX hører derfor til inngåelsesspørsmålet. APX må i henhold til transportavtalen nominere overfor GTS for at gasstransaksjonen mellom partene skal anses oppfylt.

8.5.3 Oppfyllelse av gassalg gjennom APX

Som nevnt i punktet foran følges prosedyrene for bilateral handel i stor grad når det gjelder kjøp og salg av gass over børs. Dette er for det første reflektert direkte i avtalen mellom børshandlerne og APX, særlig ved den matching-prosessen som APX foretar mellom partenes tilbud og aksept. Videre er dette kommet til uttrykk i transportavtalen som eksplisitt angir regler for handel gjennom en «gas exchange operator». Følgende er bestemt i transportavtalen:

⁴⁴⁵ TSC punkt 2.10.2.

⁴⁴⁶ *Neef* s. 259.

⁴⁴⁷ Jf. APX' TTF-rules punkt 3.5 om Matching Orders.

⁴⁴⁸ TTF-rules punkt 3.5 flg.

«A gas exchange operator shall (re)nominate, besides for itself, also instead and on behalf of its customers regarding (re)nominations with that gas exchange operator as counter party».⁴⁴⁹

Det skal foretas en nominasjonsprosedyre for slike transaksjoner på lik linje med nominering for bilateral handel.⁴⁵⁰ Forskjellen er imidlertid at APX nominerer på vegne av seg selv og de andre aktørene som enten har foretatt et salg eller kjøp gjennom denne børsen. Slikt sett blir APX den sentrale motparten for alle transaksjoner som gjøres gjennom børsen, og sørger for at nominasjonsprosessen blir korrekt gjennomført. Det er ved denne prosessen at avtalen som er inngått mellom børshandlerne blir oppfylt i det nederlandske gassnettverket. Det er først da gassvolumene kan sies å bli effektivert i det nederlandske gassnettverket.

Denne nomineringen kalles for «single sided nomination», ettersom den gjøres av en aktør på vegne av to handelsparter.⁴⁵¹ Nominasjonene som APX fremsetter overfor GTS vil tilsvare aktørenes tilbud og aksept, som allerede er avstemt, og alle nominasjonene vil derfor anses å matche.⁴⁵² Bekreftelse på at handelen er gjennomført sendes for øvrig direkte til kjøper og selger.⁴⁵³ Denne bekreftelsen kan, som ved vanlige transaksjoner på TTF, ikke fravikes av noen av partene.⁴⁵⁴

APX har ingen forpliktelser overfor GTS etter at nominasjonene er fremsatt, jf. prinsippet med «single sided nomination». Etter at nominasjonene er fremsatt på TTF er gasstransaksjonen gjennomført, slik at de overførte volumer vil gå inn i en aktørs gassalgspotefølje som enten entry- eller exit-gass.

På samme måte som aktørene ikke har noen fysiske forpliktelser ved kjøp og salg på TTF, har de heller ingen fysiske forpliktelser overfor APX. Handelen på APX innebærer kun at partene må betale et vederlag eller en tariff til selskapet. Størrelsen på dette vederlaget er avhengig av hvor store volumer som er handlet på børsen i løpet av en uke.⁴⁵⁵

⁴⁴⁹ TSC Appendix 5 punkt 3.3.

⁴⁵⁰ Jeg går derfor ikke nærmere inn på de aktuelle kravene som stiller for slike nominasjonsmeldinger, dette er gjennomgått foran under punkt 8.3.3.2.

⁴⁵¹ Aktørene må undertegne en såkalt «TTF Nomination Power Of Attorney», hvor APX gis rett til å fremsette slike nominasjoner.

⁴⁵² TSC Appendix 5 punkt 5.7 annet punktum.

⁴⁵³ TSC Appendix 5 punkt 5.7.

⁴⁵⁴ Jf. TSC punkt 5.2.

⁴⁵⁵ TTF-rules Annex 9 punkt 3.

9 Svikt i gassalgstjenesten

9.1 Generelt

Til nå har jeg redegjort for partenes forpliktelser ved et gassalg, samt nettoperatorens deltakelse ved avviklingen av slike salg. Under dette punktet er temaet svikt ved nettoperatorens deltagelse ved gjennomføringen av gasstransaksjoner. Det kontraktsrettslige forholdet mellom kjøper og selger er på mange måter betinget av denne operatorens handlinger. GTS deltar først og fremst aktivt ved oppfyllelsen av gassalgsavtalene gjennom matching og bekreftelse av partenes fremsatte nominasjoner om ønsket overføring av gass. Videre er balanseringstjenestene et viktig ledd i kjøpers og selgers mulighet til å effektivere de gassvolumer som er omsatt på TTF.

I det følgende ser jeg først nærmere på hvilket ansvar som kan pålegges GTS for svikt ved matching og bekreftelse av skipers nominasjoner, jf. punkt 9.2 Dette kaller jeg for manglende oppfyllelse av brukers nominasjon.⁴⁵⁶ Deretter undersøker jeg mulig ansvar for svikt i balanseringstjenesten, jf. punkt 9.3. Dette er et tema som vedrører den fysiske delen av systemet. Imidlertid er denne balanseringstjenesten en viktig faktor i forhold til avvikling av gassalg på TTF, og det er naturlig å behandle dette temaet her.

Når det gjelder ansvarsbegrensninger viser jeg til punkt 6.4 foran, men nevner allerede her at de aktuelle forhold som kan statuere ansvar for GTS ikke er inntatt i transportavtalens kapittel om ansvar og således ikke kan sies å ha noen betydning for svikt i gassalgstjenesten.⁴⁵⁷

Når det gjelder regulering av kjøper og selgers ansvar og mulige fritaksgrunner i et gassalg i det nederlandske gassnettverket viser jeg derfor til EFET § 7, jfr. TTF-vedlegget punkt 6, og EFET § 7. Force majeure vil for eksempel her kunne konstanteres dersom et gassalg ikke blir oppfylt som følge av gassoperatorens svikt i kommunikasjonssystemet.⁴⁵⁸

Virkning for avtalen mellom kjøper og selger ved svikt i GTS' gassalgstjenester, gjennomgås i punkt 9.4. Her tar jeg også for meg de tilfeller

⁴⁵⁶ Sml. 6.2 foran.

⁴⁵⁷ Jf. TSC 7.1.

⁴⁵⁸ EFET § 7 punkt 1 bokstav a). Se også punkt 9.2 nedenfor om slik svikt.

hvor en part blir suspendert fra handel på TTF, og hvilke rettigheter motparten i gasstransaksjonen har i slike tilfeller.

9.2 Manglende oppfyllelse av brukers nominasjon

Manglende oppfyllelse av en skipers eller traders nominasjon ved et gassalg må sees i sammenheng med GTS' matching og bekreftelse av fremsatte nominasjoner på TTF. Nominasjonene er gasspartenes kontraktsrettslig oppfyllelse og handelen skal anses gjennomført når GTS sender en bekreftelse til partene.

Dersom GTS ikke får sendt ut slik bekreftelse, for eksempel på grunn av svikt i kommunikasjonsverktøyet, blir ikke handelen gjennomført. Spørsmålet blir da hvilken konsekvens dette har for gassoperatøren. Det er ikke gitt noen spesifikke bestemmelser om slik svikt. Transportavtalen har for så vidt regler om at ikke alle nominasjoner alltid vil bli oppfylt.⁴⁵⁹ Den aktuelle bestemmelsen om dette henspiller seg imidlertid på fysiske levering og avtak i systemet under faste kapasitetsrettigheter, og de tilfeller hvor det ikke er nok trykk i systemet til å kunne utføre gasstransport.

Det at transportavtalen ikke inneholder regler om dette, innebærer at gassoperatøren i utgangspunktet ikke har et ansvar for svikt i matching- og bekreftelses-proseduren på TTF. Sannsynligheten for at slik svikt skal forekomme er imidlertid liten. Dersom det forekommer feil eller brudd i det elektroniske nettverket, kan jo partene bli kontaktet på annet vis. Skiper og operatør har for eksempel kontakt gjennom både mail, fax og telefon i forhold til andre anliggender etter transportavtalen.⁴⁶⁰ I henhold til «reasonable and prudent operator»-standarden skal også partene sørge for å være tilgjengelig hele døgnet.⁴⁶¹

9.3 Svikt i balanseringstjenesten

Temaet her er hvilke konsekvenser svikt i balanseringstjenesten har for gassoperatøren. Slike balanseringstjenester ytes dersom kjøper eller selger ikke oppfyller sine kontraktsrettslige forpliktelser etter gassalgsavtalens regler om

⁴⁵⁹ TSC 4.B.5.

⁴⁶⁰ For eksempel ved innsendelse av søknad om tilgang til systemet, se www.gastransportservices.com, under «Shippers» og «Licensing».

⁴⁶¹ Dette fulgte eksplisitt av den TSC 20005-2 Appendix 5 punkt 1.3. Dette kravet er ikke inntatt i den eksisterende transportavtalen, men jeg kan ikke se noen hensyn mot at denne fortsatt skal gjelde.

«scheduling», nemlig fremsettelse av nominasjoner overfor GTS. I et slikt tilfelle vil det oppstå ubalanse for den gassalgsparteføljen som partene skulle nominere på. Denne ubalansen blir rettet på gjennom GTS balanseringstjenester. Dette vil si at operatøren enten henter inn gass fra gassprodusenter eller avta gass fra systemet inn i et gasslager.⁴⁶²

En svikt ved denne handlingen er ikke direkte regulert i transportavtalen. Det er imidlertid hensiktsmessig å se på følgene av at gassoperatøren ikke yter en slik tjeneste. Dersom ubalansen i systemet ikke rettes på, vil det enten forekomme et høyt eller lavt trykk i det fysiske systemet. Det at gassoperatøren ikke yter balanseringstjenester vil derfor ikke ha noen umiddelbar effekt på forholdet mellom kjøper og selger. De volum som er omsatt mellom partene er jo virtuelle volumer, som ikke er knyttet til fysisk levering eller avtak.

Det er først i andre omgang, dvs. ved fysisk inn- eller uttak, at balanseringssvikten får virkning overfor aktøren. Det vil typisk forekomme dersom en av partene i en gasstransaksjon fysisk vil ta ut et gassvolum for å opprettholde sin nettobalanse i systemet. Som følge av svikt i balanseringstjenesten, lar imidlertid ikke dette seg gjøre. En slik situasjon er fastslått i transportavtalen, dvs. regelen om at gassoperatøren ikke alltid kan oppfylle skiper fysiske nominasjoner på et entry- eller exit-punkt som følge av entry-exit systemets «natur»⁴⁶³ Som vist i punkt 6.2 foran godtar alle brukerne av systemet at dette kan skje ved aksept av transportavtalen. Ut fra dette kan ikke gassoperatøren bli holdt ansvarlig for svikt i balanseringstjenesten. Forholdet til gasslovens bestemmelser behandler jeg som nevnt i punkt 6.2 ikke nærmere her.

9.4 Virkning for avtalen mellom kjøper og selger

I dette punktet skal jeg drøfte virkningen for avtalen mellom kjøper og selger dersom det oppstår svikt ved nettoperatorens tjenester. Det interessante i denne sammenheng er å undersøke i hvilke tilfeller kjøper ellers selgers forpliktelser etter salgsavtalen påvirkes.

Når det gjelder svikt i matching og bekreftelse må dette som nevnt antas å høre til sjeldenhetene. Slik svikt er imidlertid ansett å være omfattet av gassalgsavtalen. Dersom dette skulle oppstå er det lagt til grunn at partene kan

⁴⁶² Se punkt 5.2 foran.

⁴⁶³ TSC 4.B.5.

påberope seg force majeure og således bli fritatt fra sine kontraktsrettslige forpliktelser.⁴⁶⁴

GTS' svikt i balanseringstjenestene er som nevnt ikke et tema som har betydning for kjøper og selgers gassalgsavtale på TTF. Det er kun virtuelle volumer som selges slik at gassalgsavtalen ikke blir påvirket av et slikt forhold. Dersom for eksempel kjøper vil ha det nominerte volumet ut på et fysisk exitpunkt har imidlertid svikt i balanseringstjenesten betydning. Dette er ikke regulert i gassalgsavtalen, særlig på grunn av at avtalen anses oppfylt når partene har fremsatt nominasjoner i henhold til blant annet avtalt volum og tidspunkt. Dette forholdet har medført at force majeure-regelen etter TTF-vedlegget til EFET-kontrakten er avgrenset mot svikt i fysisk levering.⁴⁶⁵

Et annet forhold som må drøftes er hvordan forholdet mellom kjøper og selger påvirkes dersom en av partene suspenderes fra handel på TTF.⁴⁶⁶ Dette er ikke å anse som en konsekvens av gassoperatørens eventuelle svikt i gassalgstjenesten. Det bør imidlertid tas med ettersom suspensjon innebærer at GTS ikke kan yte sine gassalgstjenester mellom partene.

Dersom for eksempel kjøper og selger har inngått en gassalgsavtale som skal gå over en lang periode, men hvor den ene parten blir suspendert fra handel på TTF som følge av stor ubalanse i sin portefølje,⁴⁶⁷ blir avtaleforholdet mellom partene påvirket. Motparten har i et slikt tilfelle visse rettigheter. For det første blir vedkommende fritatt fra sine kontraktsforpliktelser, dvs. fra forpliktelsen til å nominere i henhold til avtalen. Dette fritaket kommer i kraft fra den sjette dagen etter at GTS informerte vedkommende om at den ene parten er blitt suspendert fra handel på TTF.⁴⁶⁸ Selve avtalen mellom partene er imidlertid ikke avsluttet ved bruk av denne bestemmelsen. Imidlertid kan vedkommende bruker kreve å avslutte avtaleforholdet med motparten dersom han etter den sjette dagen ikke har blitt informert om at motparten har fått tillatelse til å handle på TTF igjen.⁴⁶⁹

Det er videre gitt regler om forholdet mellom partene i dagene fra informasjon om at suspensjon av en part er iverksatt til den dagen hvor

⁴⁶⁴ Jf. EFET TTF Appendix Guidance Notes punkt 6.

⁴⁶⁵ Jf. TTF-vedlegget punkt 6 annet avsnitt hvor «Transportation Failure» er unntatt fra EFET-kontraktens definisjon av force majeure. Se også EFET TTF Appendix Guidance Notes punkt 6.

⁴⁶⁶ TTF-vedlegget punkt 7 og punkt 9.

⁴⁶⁷ Jf. TSC 4.B.6 og punkt 8.2 foran.

⁴⁶⁸ TTF-vedlegget punkt 9.1 bokstav a).

⁴⁶⁹ TTF-vedlegget punkt 9.3.

kontraktsforpliktelsene blir fritatt eller hvor avtalen blir hevet. Som nevnt i avsnittet over er dette en periode på 6 dager.⁴⁷⁰ I denne perioden er det bestemt at den suspenderte part må erstatte motpartens balanseringskostnader som følge av slik suspensjon. Disse kostnadene regnes ut på samme måte som ved reglene for over- og underlevering, og over- og underavtak.⁴⁷¹

⁴⁷⁰ TTF-vedlegget punkt 9.1 bokstav a) og punkt 9.3.

⁴⁷¹ TTF-vedlegget punkt 9.2.

10 Avslutning

I den foregående fremstillingen har jeg redegjort for organiseringen av det nederlandske gassnettverket. Det er to særtrekk som er blitt belyst. For det første hvordan det nederlandske gasstransportsystemet er organisert gjennom ordningen med entry-exit systemet. I dette systemet er ikke gass knyttet opp til kombinerte fysiske inn- og uttak. Entry-exit systemet innebærer at skipere må kjøpe kapasitetsrettigheter på de ulike entry- og exit-punktene. Deretter skipere nominere inn ønsket gassvolum som skal settes inn og/eller tas ut.

For det andre har jeg redegjort for hvordan gass kan omsettes i systemet. Dette gjøres gjennom et Title Transfer Facility-systemet. De gassvolumer som omsettes er ikke fysiske, slik at gass effektivt kan bli overført mellom aktørene. Dette er mulig som følge av entry-exit systemet. I forbindelse med TTF-systemet yter GTS tjenester som tilrettelegger for at gasshandelen kan fungere på en stabil og sikker måte.

Som følge av ordningen med entry-exit systemet er det viktig at balansen i systemet opprettholdes. Ved ubalanse vil det forekomme trykkendringer som kan innebære at gass ikke kan bli fraktet eller at selve gassrørledningsnettverket blir utsatt for fare. Gassoperatøren er i denne anledning gitt balanseringsoppgaver. Slik balansering gjennomføres ved at det kjøpes gass fra produsenter eller hentes gass fra gasslager som operatøren, eller at det tas ut gass av systemet gjennom for eksempel oppbevaring.

Denne fysiske organiseringen av nettet innebærer at gassoperatøren kan tilby gassalgstjenester hvor gassvolumer kan overføres effektivt mellom brukerne av systemet. Så lenge gassen ikke er begrenset til spesifikke steder i systemet er det mulig å legge til rette for et gassalgssystem for virtuelle gassvolumer kjøpes og selges mellom brukerne.

Et viktig trekk ved TTF-systemet er den rollen som gassoperatøren har. Alle gassvolumer som overføres mellom partene blir oppfylt uten hensyn til om en av partene er i positiv eller negativ ubalanse. Dette gjøres gjennom gassoperatørens balanseringstjenester. Et særtrekk i denne forbindelse er at gassoperatøren tjenester innebærer en kostnad for den parten som i utgangspunktet har oppfylt sine forpliktelser etter en gassalgssavtale. Dette kan sees på som en separat tjeneste overfor parten. Det er slikt sett ikke et forhold mellom den sviktende part og gassoperatøren. Til slutt er det imidlertid den

sviktende part som blir ansvarlig for ubalansen, ved at motparten kan kreve balanseringskostnadene dekket av den sviktende part.

Begrunnelsen for en slik organisering av gassavviklingen er at gasstransaksjonene anses oppfylt ved fremsettelse av nominasjoner. Dersom den ene parten har fremsatt nominasjon i henhold til avtalen, men motparten ikke har gjort dette, er det derfor førstnevnte part som blir ansett å være i ubalanse. Dette er et forhold mellom gassoperatøren og parten, og dette er begrunnelsen for at balanseringskostnadene i første omgang blir ilagt denne parten.

Kilder

- Arentsen/Künneke Arentsen, Maarten J. og Rolf W. Künneke: National reforms in european gas. Elsevier Global Energy Policy and Economic Series, London 2003.
- Benthem M. van Benthem: The changing role of UGS in the Netherlands under the influence of liberalization and Groningen depletion and possible consequences for the security of gas supply. Artikkelen i forbindelse med den 23. verdenskonferanse for gass i Amsterdam 2006. Artikkelen er tilgjengelig på <http://www.igu.org/html/wgc2006/pdf/paper/add10842.pdf>.
- Brautaset Brautaset, Are: Kontraktsreguleringen ved salg av gass – Oversikt og analyse av partenes hovedforpliktelser i nyere norske gassavtaler. I Brautaset, Are, Erik Høiby, Rune O. Pedersen og Christian Fredrik Michelet: Norsk gassavsetning. Rettslige hovedelementer, Oslo 1998, s. 43-278.
- Correljé Correljé, Aad, Coby van der Linde og Theo Westerwoudt: Natural Gas in the Netherlands – From Cooperation to competition? Amsterdam 2003.
- Fakta Olje- og energidepartementet: Fakta 2006 - Norsk Petroleumsverksemd, Oslo 2006.
- Frontier Economics Frontier Economics, Research into Flexibility Services – Final Report. A report prepared for DTe, London 2005.

Hammer	Den nye rollefordelingen i kraftmarkedet: Hvem leverer hva til hvem? Industribygging og rettsutvikling, Juridisk festschrift i anledning Hydros 100-årsjubileum, Bergen 2005, s. 163-177.
Hartkamp/Tillema	Hartkamp, Arthur S. og Marianne M.M. Tillema: Contract Law in the Netherlands, Haag 1995.
Hegna	Hegna, Caroline Jahre: Transport og salg av gass på britisk sokkel. Avhandling innlevert 15. august 2006, Det juridiske fakultet, Universitet i Oslo.
Janssen	Janssen, Jan Erik og Leigh Hancher: Energy regulation in the Netherlands: The toughest regime of all? Utilities Law Review, Vol. 14 Issue 1, s. 9-13.
Karset	Karset, Martin, Torkjell Kleppo Grøndalen og Amund Lunne: Den nye reguleringen av oppstrøms gassrørledningsnett, Oslo 2004.
Mestad	Mestad, Ola: Om force majeure og risikofordeling i kontrakt, Oslo 1991.
Moen/Dyrland	Moen, Kjetil Bøe og Sondre Dyrland: EUs gassmarkedsdirektiv, Oslo 2001.
Neef	Neef, Yvonne: The Development of a gas exchange in the Netherlands: Opportunities and threats. Energy & Law 3. European Energy Law, Report II, Antwerpen-Oxford, 005, s. 243-259.
Nygaard	Nygaard, Dagfinn: Andres bruk av utvinningsinnretninger, Oslo 1997.
Roggenkamp	Roggenkamp, Martha M: State ownership of energy networks in a liberalised energy market. Energy &

Law 4. European Energy Law Report III, Antwerpen-Oxford, 2006, 197-216.

The Brattle Group The Brattle Group, Ltd., Harris, Dan og Carlos Lapuerta: Wholesale gas competition in the Netherlands and implications for phase III customers, London 2003.

Van Beuge/Roogenkamp Van Beuge, Marc J.J. og Martha M. Roggenkamp: Underground (gas) storage. Energy & Law 1. European Energy Law, Report I. Antwerpen-Oxford, 2004, 291-299.

Van Beuge Van Beuge, Marc J.J.: Underground (gas) storage. Energy & Law 1. European Energy Law, Report I. Leiden 2004, 331-354.

Forkortelser

APX	APX Gas NL B.V.
EFET	European Federation of Energy Traders
Gasunie	N.V. Nederlandse Gasunie
GTS	Gast Transport Services B.V.
TTF	Title Transfer Facility
TTF-vedlegg	TTF Appendix to the EFET General Agreement
TSC	Transmission Service Conditions 2006-1